das AUTO

MOTOR UND SPORT

TEST BMW 501 V 8

ANSCHNALLGURTE IM KOMMEN

PROBEFAHRTEN MIT SKODA 1100 UND MORRIS-ISIS

HEFT 16

STUTTGART, 6. AUGUST 1955

DM 1.20

Der Medizinmann im Busch

würde sich wohl im Ernstfalle mit dem Inhalt Ihres Koffers zufrieden geben. Der Arzt aber, der Sie jenseits der Grenzen mit modernsten Mitteln behandeln soll, verlangt ein Honorar mit dem gleichen Recht wie sein deutscher Kollege! Bevor Sie Ihre Auslandsreise antreten, lassen Sie sich bitte die neuen Tarife und Bedingungen unserer

Versicherung von Krankheitskosten im Ausland

unverbindlich zuschicken! Das macht sich bestimmt bezahlt! Wir erstatten die Rechnungen ausländischer Ärzte in DM ● **Wochenbeitrag für je DM 1500,- Versicherungssumme ab DM 0,75!** Reisen Sie ohne Krankheitskostenrisiko mit der

Volkswohl

KRANKENVERSICHERUNG V. a. G.
Eine der führenden Privatkrankenversicherungen des Bundesgebietes

HAUPTVERWALTUNG DORTMUND RUHRALLEE 92 / WR

Seit über 25 Jahren

VISCOBIL

Motorenöle

bewährt bei allen Anforderungen

Verlangen Sie Druckschriften und Bezugsnachweis

DEUTSCHE VISCOBIL ÖL GESELLSCHAFT M.B.H. HAMBURG

RW

UHRARMBÄNDER

Elastofix und **Fixoflex**

DEHNBAR · VERSCHLUSSLOS · FÜR JEDEN ARM UND JEDE UHR PASSEND

ERHALTLICH IN »GOLDANKER«-WALZGOLD-DOUBLEE, EDELSTAHL UND 14 KARAT GOLD – IN ALLEN FACHGESCHÄFTEN

Sie wirken sympathischer

BRISK frisiert

. . . sympathischer, weil es auch auf Ihre Frisur ankommt! Brisk gibt Ihrem Haar—was Fett oder Leitungswasser nicht erreichen — natürlichen, guten Sitz, ohne zu fetten, ohne zu kleben.

BRISK FRISIERCREME

hält Ihr Haar in Form!

BK 1862

Die führende unabhängige Fachzeitschrift

das AUTO MOTOR UND SPORT

Das MOTOR-Fachblatt für Alle!

bringt zur

37. INTERNATIONALE

AUTOMOBIL AUSSTELLUNG

FRANKFURT AM MAIN. 22. SEPT. BIS 2. OKT. 1955
GEÖFFNET VON 9-19 UHR (AM ERÖFFNUNGSTAG ERST AB 14 UHR)
VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE EV. FRANKFURT-M.

3 große Sonderhefte

Heft 19 **Vorschauheft**
Heft 20 **Hauptheft**
Heft 21 **Berichtsheft**

	Erscheinungstermine	Anzeigenschlußtermine
1. Vorschauheft	17. 9. 1955	5. 9. 1955
2. Hauptheft	24. 9. 1955	12. 9. 1955
3. Berichtsheft	15. 10. 1955	3. 10. 1955

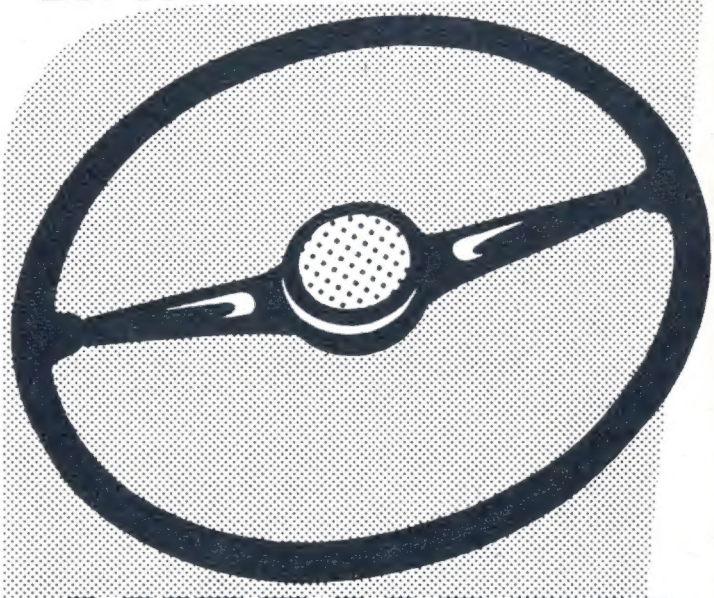
Jedes Heft mehr noch wie sonst ein ganz ausgezeichneter Werbeträger!

Für diese Sonderausgaben mit erhöhter Auflage, wesentlich erweitertem Umfang und zusätzlicher Verbreitung u. a. an die in- und ausländischen Besucher auf der I. A. A. bitten wir jetzt zu disponieren!

Um auch Ihren Placierungswunsch erfüllen zu können, erbitten wir baldigen Bescheid

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE
Stuttgart, Postfach 1042 - Telefon 671 40/49
Fernschreiber: Telex 072/2036

37. INTERNATIONALE



AUTOMOBIL AUSSTELLUNG

FRANKFURT AM MAIN. 22. SEPT. BIS 2. OKT. 1955
GEÖFFNET VON 9-19 UHR (AM ERÖFFNUNGSTAG ERST AB 14 UHR)
VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE EV. FRANKFURT-M.

MIT

KUPPLOMAT

Das Kupplungspedal ist überflüssig

SCHONT IHRE NERVEN
SCHONT KUPPLUNGSBELAG
MACHT SIE VERKEHRSSICHER

ZU BEZIEHEN DURCH IHREN AUTOHÄNDLER

Auskünfte und Prospekte:
KUPPLOMAT VERTRIEBSGESELLSCHAFT KG.
DÜSSELDORF, GRIMMSTRASSE 36-38 - Ruf 681980 u. 681867

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Patriotische Überheblichkeit?

So sehr ich Ihre Zeitschrift schätze, so sehr bedaure ich die neuerdings aufkommende patriotische Überheblichkeit, die sich in Ihren Sportberichten breitmacht. Ich halte mir nämlich neben Ihrer Zeitschrift auch noch „The Motor" London, der z. B. sehr, sehr klar durchblicken läßt, daß es mit der Überlegenheit des W 196 von Daimler-Benz lange nicht so weit her ist, wie es in Ihren Berichten immer dargestellt wird. So beruht die Überlegenheit der Mercedes-Benz-Wagen fast ausschließlich auf den fahrerischen Qualitäten von Moss und Fangio. Ich persönlich bezweifle, ob es noch zu einem deutschen Sieg beim Großen Preis von Holland gereicht hätte, wenn Moss und Fangio auf Maserati gefahren wären.

Weit schlimmer als dieser Bericht erscheint mir der über Le Mans. Sie fanden es z. B. „schon sehr eindrucksvoll", daß Hawthorn Fangios forciertes Tempo zu halten in der Lage war, obwohl „niemand angenommen hatte, daß die Jaguar den MB.-Wagen ernstlich gefährlich werden könnten". — Dies stellt eine völlige Verkennung der Sachlage dar, denn zu Beginn des Rennens standen die Chancen nicht besser als 50:50. Es zeigte sich dann auch sehr bald, daß Hawthorn trotz des schwächeren Motors und etwas schwereren Wagens auf der Geraden an Fangios Wagen mit schöner Regelmäßigkeit vorbeizog, so daß man sagen kann, daß Fangio gerade das forcierte Tempo von Hawthorn hielt und nicht umgekehrt. Schließlich war es der Jaguar, der die absolut schnellste Runde gedreht hat. Jaguar erreicht dies mit einem etwas frisierten käuflichen Wagen, dessen Luftwiderstand mit einem normalen, aufrechtstehenden Langhuber geringer ist als der des MB. 300 SLR, trotz des erheblichen technischen Aufwandes (z. B. liegende Anordnung des Motors), der für den SLR benötigt wird.

Man sagt, daß von zwei Konstruktionen diejenige besser ist, die das gleiche mit geringerem technischem Aufwand erreicht. Schon in diesem Sinne sind Sie in keiner Weise gerechtfertigt, den 300 SLR als den „besten Rennsportwagen, den ein Werk heute einem Fahrer zur Verfügung stellen kann", zu nennen! Ebensowenig kann man von einem sicheren Sieg reden, wenn das Ende des Rennens erst nach 15 Stunden stattfindet. Das beste Beispiel wurde in dieser Beziehung wohl von Levegh 1952 an dieser Stelle gegeben; oder es sei noch einmal an den Großen Preis von Monte Carlo erinnert.

Die Tatsache, daß der Mercedes-Benz einen Vorsprung von 2 Runden hatte, als die MB.-Wagen aus dem Rennen zurückgezogen wurden, ist nur darauf zurückzuführen, daß die Jaguar-Werke nicht über eine der Kombination Moss—Fangio ebenbürtige Mannschaft verfügten. Ich glaube nicht, daß R. Uhlenhaut als Chef des Daimler-Benz-Versuchs dieser Tatsache unbewußt ist, und ich bezweifle ebenso, daß er jemals öffentlich in dieser Form im Ernst den Ausspruch getan hat, den Sie in Ihrem Bericht über den Großen Preis von Holland zitierten.

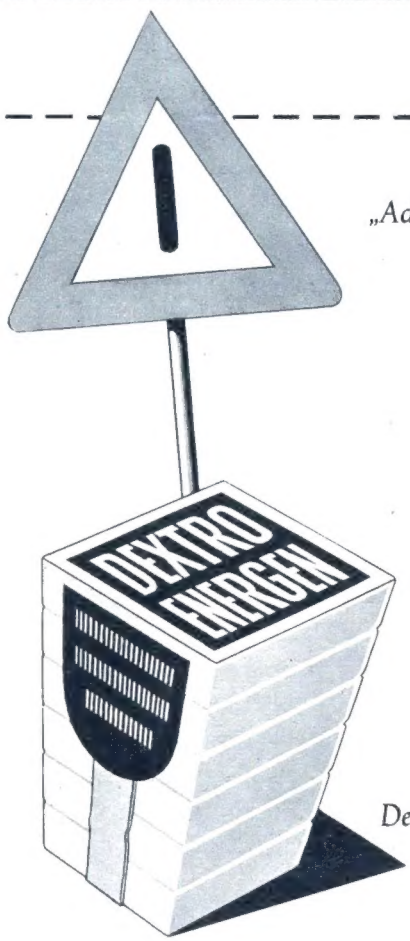
In der Ausgabe von „The Motor" vom 22. 6. in dem Artikel „Le Mans Postscript" von L. Pomeroy sind ausführliche Vergleiche zwischen dem Jaguar und dem Mercedes-Benz gemacht worden, und Sie werden zugeben, daß die Autorität von L. Pomeroy, den Sie verschiedentlich zitiert haben, dafür geradesteht, daß seine Angaben richtig sind. Oder halten Sie immer noch an Ihren Angaben fest? Wenn ja, dann werden wir ja bald erfahren, wenn sich Daimler-Benz ganz vom Rennsport zurückzieht, da GP.-Rennsport gelöst und uninteressant erscheint, und da schon jetzt die MB. 300 SLR nicht mehr verlieren können, so daß eine Interesselosigkeit am Rennsport bald auftreten dürfte. W. Wendel in Purley, Surrey, England

Wir sehen unsere Aufgabe darin, die Dinge so darzustellen, wie sie sind – nicht, wie wir sie vielleicht haben möchten. Leser Wendels Kritik wird durch den Verlauf der letzten drei Grand Prix-Rennen gegenstandslos. Und was das Kräfteverhältnis Jaguar–Mercedes SLR betrifft, so würde niemand lieber als Daimler-Benz sehen, daß sich die Jaguar außer in Le Mans auch bei der Mille Miglia, in Mexiko usw. einmal stellen würden. Die englische Fachpresse geht auf diesen neuralgischen Punkt niemals ein. Red.

Er verkaufte sein Auto

Als ich vor wenigen Wochen meinen Wagen (170 Da) verkaufen wollte, schrieb ich Inserate (etwas unter dem Schätzwert) in den zwei Fachzeitschriften und drei größeren Tageszeitungen für insgesamt etwa 80 DM Annoncenspesen aus. Ich bekam insgesamt 118 Zuschriften, die ich pflichtschuldigst zum Großteil behandelte. Ich kam dabei zu folgenden Feststellungen: 11 waren anonym (nur unvollständige Adresse oder Telefonnummer oder Gegenangebote). 29 waren von Händlern, die meinen Wagen als Zugstück „in Kommission" auf ihrem Stand ausstellen wollten! 30 wollten den Wagen für ihre Freundin, Schwieger- oder Großmutter „ansehen" 55 wollten wiederkommen, nachdenken oder Nachricht geben und baten (aber ohne Angeld) im Wort zu bleiben. Sie rührten sich nicht mehr und angegebene Telefonnummern erwiesen sich oft als falsch. 45 wollten nur handeln und wegen kleiner Flecken auf den Sitzen oder wegen unscheinbarer Kratzer etliche 100 DM abziehen. 21 Zuschriften erwiesen sich direkt oder indirekt aus Österreich, mitunter über Mittelsmänner. Probefahrten mit bestimmten, oft 30 km entfernten Zielen wollten 85, unter die Haube schauten aber nur 70, die Hälfte hatte noch keinen Diesel gesehen oder gehört.

Nach rund 300 km Probefahrten, Aufwand von 20 Stunden Arbeitszeit und etwa 60 DM an weiteren Spesen kamen als einzig hartnäckige Kämpfer drei Bewerber in die engere Wahl, die meine Annonce im AUTO, MOTOR und SPORT gelesen hatten. Sie verstrickten mich in Kreuzverhöre und hatten außerdem noch Experten bei der Hand. Sie fuhren Schotterstraßen bergauf und -ab und horchten auf jeden Motorlaut. Wohingegen sie die Flecken übersahen. Der sportliche Wettkampf reizte mich dermaßen, daß ich freiwillig 200 DM nachließ und einen Schnitt im Reifen hinnahm! Der Pechvogel von allen war ein braver Wiener Handwerker, der sich in den Kopf gesetzt hatte, einen gebrauchten Diesel nicht über die österreichischen Gebrauchtwarenhändler zu beziehen, deren Praktiken auch in Österreich schon recht böses Blut erregten, sondern „direkt" aus Westdeutschland zu holen. Er tele-



„Achtung - ! Gefahrenstelle -!"

Also Augen auf. Besser noch: Immer mit offenen Augen fahren. Dann ist man vor Überraschungen sicher.

Das setzt volle Konzentration am Steuer voraus. Wer klug ist, nimmt deshalb einige Täfelchen Dextro-Energen, den reinen Traubenzucker. So bleibt und fährt man konzentriert. Denn

Dextro-Energen
hält Dich am Steuer frisch!

DEXTRO-ENERGEN GIBT ES IN APOTHEKEN, DROGERIEN UND REFORMHÄUSERN

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR

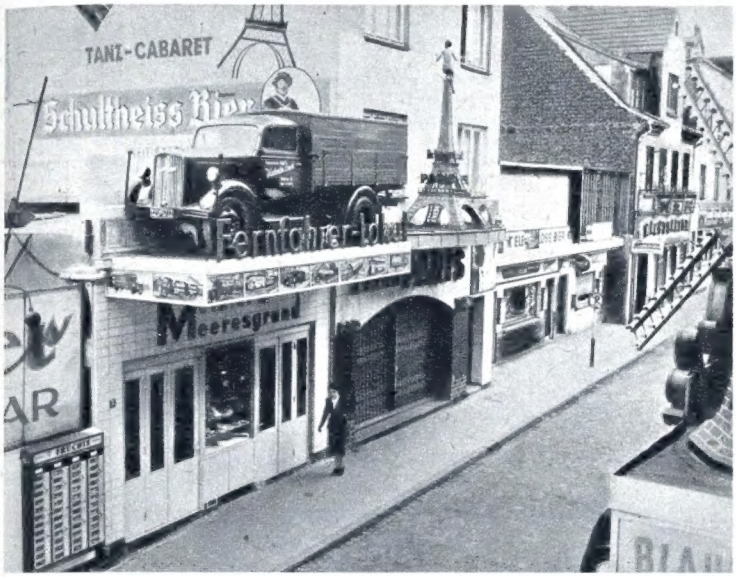
grafierte, wartete auf Antwort und ahnte nicht, daß zur selben Zeit der gesuchte Wagen vor seiner Haustüre zufällig stundenlang parkte. Als die Postnachsendungen uns zusammenbrachten, hatte er vor wenigen Minuten einen weit schlechteren um das doppelte Geld gekauft. Wir rauften uns beide die Haare!

Ernst Wiese in Wien

Einige bescheidene Ideen

Ich habe in der letzten Ausgabe von AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 12, den Artikel von Herrn Alexander Spoerl gelesen und hochinteressant gefunden, da es sich um einmalige Probleme handelt, nicht wie sonst um technische Daten, sondern um menschliche. Ich möchte also einige bescheidene Ideen mitteilen über die innere Sicherheit eines Wagens. Als erstes würde ich über die Auspolsterung mit Schaumgummi oder Wolle des Daches schreiben und so ein wenig den Kopf schützen, wenn man den Wagen sich als Hut aufsetzt, wie wir's hier im Spanischen nennen. Und als zweites würde ich über das Lenkrad berichten. Sehr oft, wie es Herr Spoerl schreibt, bricht die Lenkradsäule in die Brust, den Magen usw. mit schweren Folgen. Meiner Meinung würde nicht nur ein elastisches oder weiches Lenkrad das Richtige sein, sondern eine „weiche" Lenkradsäule, so wie z. B. teleskopisch abgefedert, um beim Zusammenprall des nach vorne geschleuderten Körpers entweichen zu können, ähnlich wie die Teleskopgabel eines Motorrades. — Drittens weiche Polsterung der hinteren Seite der Rücklehne des Vordersitzes und die schon genannten Änderungen, die im Artikel erwähnt wurden. Auch eine spezielle Fußraste für den Beifahrer, um sich besser stemmen zu können, wäre erwünscht. Zum Schluß möchte ich Ihnen gratulieren und danken für Ihre ausgezeichneten Zeitschriften, insbesondere die „Motor-Revue", die hier zu finden sind.

Alexander Tehommalian in Montevideo (Uruguay)



Ein kompletter Lastwagen ziert als Wirtshausschild eine Fernfahrer-Kneipe an der „Großen Freiheit" in Hamburg. Der Wirt ist offenbar ein Mann, der mit der Zeit geht! Goldene Sterne und blecherne Bären, Ochsen und anderes Getier wirken manchmal tatsächlich ein wenig mittelalterlich. Was nicht heißen soll, daß wir sie jetzt alle durch ausrangierte Verkehrsmittel ersetzt sehen möchten. dpa-Bild

Gasfahne hinter dem DKW

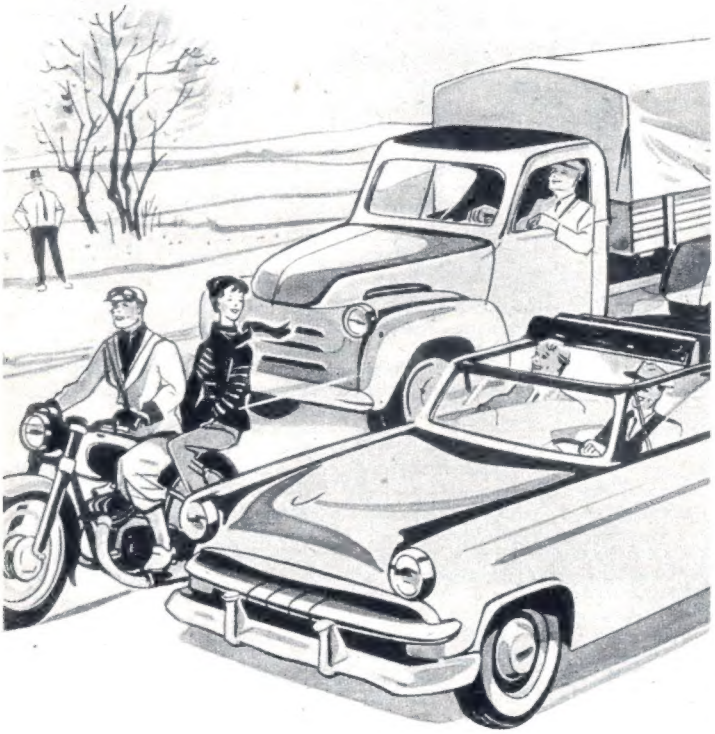
Wenn dieses Thema schon einmal zur Diskussion gestellt und in so erfreulich offener Weise behandelt wird, wie es im Heft 8, 10 und 13 Ihrer Zeitschrift der Fall ist, dann sollten alle persönlichen Kommentare und gegenseitigen Angriffe der Zweitakt- oder Viertakt-Fanatiker herausbleiben. Es besteht kein Zweifel, daß der 3 = 6 ganz infam und individuell stinkt. Diese spezifische Witterung kann man nicht nur am Berg feststellen, sondern ebenso auf der Autobahn oder auf der Landstraße.

Es ist tief bedauerlich, daß es noch kein Meßgerät gibt, um Geruchsstärken festzustellen. Auf diesem Gebiet sollten ebenso wie bei den Lautstärken gesetzmäßig die Höchstgrenzen vorgeschrieben werden. Tatsächlich ist bei unserer heutigen Verkehrsdichte die Geruchsbelästigung schon ebenso kritisch wie die Lärmentwicklung. Sportlich trainierte und gesunde Verkehrspolizisten fallen an heißen Sommertagen auf verkehrsreichen Großstadt-Kreuzungen einfach um. Die Hauptschuld hieran trägt zwar das geruchlose Kohlendioxyd, aber trotzdem ist das penetrante Aroma des Zweitaktauspuffs, das ein regelrechtes Brennen und Kratzen in den Atemwegen erzeugt, auch hieran nicht ganz unbeteiligt.

Die Tatsache dieser Geruchsbelästigung hat weder mit Zweitaktergegnerschaft noch mit irgendwelcher Mißgunst beim Anblick der wirklich formschönen und schnellen 3 = 6 Wagen etwas zu tun. Es wäre aber wirklich an der Zeit, etwas hiergegen zu unternehmen, und nun ist die erste Frage: Woher kommt dieser spezifische Geruch?

Fassen Sie bitte Ihre eigenen Beobachtungen einmal zusammen. Sie treffen häufig — besonders auf Steigungen — den schwarzqualmenden Diesel-Lastwagen, der sicher keinen angenehmen Duft verbreitet, aber keinen stechenden Geruch hat. Sie kennen auch den ausgeklapperten Viertaktmotor, der nur noch Reste von Kolbenringen an seinen Zylinderwandungen kratzen läßt und ebensoviel Öl wie Benzin verbraucht. Er hinterläßt eine weithin sichtbare blaue Rauchfahne, die nicht angenehm, aber auch keinesfalls stechend riecht. Schließlich beobachten Sie häufig, daß Kleinwagen mit Zweitaktmotoren blau qualmen, denen jedoch ebenfalls das spezifische 3 = 6 Aroma fehlt.

Es liegt also keineswegs am Ölverbrauch und auch nicht an den Abgasen aus der Benzinverbrennung. Machen Sie bitte ein Gegenexperiment. Ein heißgefahrener



AUTOL

Sicherheit

geben den Kraftfahrern AUTOL-Motorenöle

und Sicherheit ist das Gebot im Straßenverkehr. Man muß sich auf sein Fahrzeug verlassen können. Auf AUTOL-Motorenöle ist Verlaß; denn

AUTOL-EXTRA

eine Spitzenqualität aus einem Hause mit hundertjähriger Tradition, ist das Motorenöl für alle diejenigen, denen Pflege und Betriebssicherheit ihrer Fahrzeuge am Herzen liegen; sie lassen sich auch nicht beirren; denn sie wissen:

die Qualität der Motorenöle wird bestimmt von den verwendeten Grundölen.

AUTOL-EXTRA ist das Motorenöl mit den besten Grundölen, die es heute auf dem Markt gibt und die es morgen geben wird.

Darum das nächstemal: Wechseln auf AUTOL!

AUTOL-WERKE GMBH.

Viertaktmotor, bei dem plötzlich die Zündung abgeschaltet wird — was man nur bei Fahrzeugen ohne Schalldämpfer versuchen soll, da sonst das Gemisch in der Auspuffanlage wahre Kanonenschläge läßt —, liefert sofort die beißende 3 = 6 Witterung.

Hier ist des Rätsels Lösung. Es handelt sich um unverbranntes, verdampftes Benzin, das zusammen mit verdampftem Öl den Gestank hervorruft. Bekanntlich hat jeder gemischgespülte Zweitaktmotor Frischgasverluste, die unverbrannt in den Auspuff gelangen und dort um so mehr und um so schneller verdampfen, je heißer der Auspuff ist. Diese Frischgasverluste werden größer, je höher der Motor belastet ist, wodurch gleichzeitig die Erklärung dafür gegeben ist, daß der 3 = 6 auf Steigungen und bei schneller Autobahnfahrt am intensivsten duftet. Zum Unterschied von seinen zahlreichen Zweitaktkollegen hat nun der 3 = 6 wegen seiner 3 Zylinder eine sehr schnelle Zündfolge, da alle 120° Kurbelwellenumdrehung ein neuer Schwall heißer Abgase in die Auspuffleitung strömt. Am Schluß jedes einzelnen Auspuffschubes befindet sich als Anhängsel ein Schwanz von unverbranntem Benzin-Öl-Gemisch. Bevor dieser nun Zeit hat, in den kühleren Schalldämpfer oder gar ins Freie zu gelangen, wird er von dem nächsten heißen Abgasstoß eingeholt und verdampft unter Verbreitung eines üblen Duftes. Daher stinkt der 3 = 6 anders als alle Dieselmotoren, alle ausgeklapperten Viertaktwagen und auch viel penetranter als der Ein- oder Zweizylinder-Zweitaktmotor.

Nun, ich maße mir nicht an, der AUTO UNION Vorschläge zu machen, was dagegen zu tun ist. Dieses Werk hat zweifellos außer geschickten Kaufleuten auch findige Ingenieure und wird sich mit diesen Fragen schon eingehend beschäftigt haben. Trotzdem würde ich mich freuen, wenn mir eines Tages die Werksleitung für einen der folgenden Vorschläge großzügige Lizenzen zahlen würde.

1. Anordnung von drei getrennten Auspuffanlagen mit drei Schalldämpfern,
2. Verlegung von drei einzelnen Auspuffrohren bis zum gemeinsamen Schalldämpfer,
3. Ummantelung des Auspuffsammelrohres mit Kühlräumen,
4. intensivere Kühlung des Schalldämpfers, um die Benzindämpfe zu kondensieren.
5. Übergang auf Benzineinspritzung.

Jedenfalls sollte im Interesse aller Verkehrsteilnehmer und aller steuerzahlenden Bürger möglichst bald etwas erfolgen, um dieses Fahrzeug zu „desodorisieren". Um den sicher in Kürze zu erwartenden geruchfreien DKW mit einer noch schöneren, der Schulmathematik noch weniger verständlichen und noch längeren Formel zu kennzeichnen, schlage ich vor: 3 = 6 mit 8 × 4!

N. N., Leiter der Versuchsabteilung in einer deutschen Kraftfahrzeugfabrik

„Fahrerflucht" und Polizeistaat

Ursprünglich war der Begriff „Fahrerflucht" beschränkt auf den Tatbestand, daß ein Kraftfahrer, der irgendeinen anderen Verkehrsteilnehmer verletzt oder dessen Vermögenswerte beschädigt hatte, sich entfernte, ohne sich dem Geschädigten zu erkennen zu geben. Die neuerdings sich durchsetzende, weitestgehende Auslegung dieses Begriffes stellt einen weiteren Eingriff der Allmacht des Staates in die private Sphäre des einzelnen dar. Nach der heutigen Auslegung macht sich ein Kraftfahrer bereits des Deliktes „Fahrerflucht" schuldig, wenn er mit seinem Kraftfahrzeug durch Unvorsichtigkeit, Ungeschicklichkeit oder Fahrlässigkeit den Gartenzaun seines Nachbarn beschädigt, sich mit diesem über die Beseitigung des Schadens und über die Tragung der Kosten einigt und sich dann von der Unfallstelle entfernt. Es ist nicht einzusehen, warum Polizei oder Gerichte eingreifen, wenn sich zwei Staatsbürger über einen verhältnismäßig geringfügigen Schaden einigen, den der eine dem anderen zufügte. Ist es notwendig, wegen derartiger „Delikte" eine Menge von Kraftfahrern in Strafe zu nehmen? Soll hier eine weitere Vielzahl von Beamten beschäftigt werden? Der Wandel in der Auslegung des Begriffes „Fahrerflucht" gibt einen der vielen kleinen Hinweise, daß wir, obwohl wir in einer Demokratie leben, auf dem besten Wege zum Polizeistaat sind, in dem alles und jedes von Amts wegen überwacht, geprüft und schließlich als Grundlage für eine Bestrafung gut befunden wird.

Es wäre für die Kraftfahrer-Vereinigungen und die Fachzeitschriften eine dankenswerte Aufgabe, in gemeinsamer Aktion gegen diese Entwicklung anzugehen und dafür zu sorgen, daß der Begriff „Fahrerflucht" in vernünftigem Sinne ausgelegt wird. Es liegt nahe, daß sich auch der anständige Kraftfahrer nach Einigung mit dem Geschädigten einer Polizeiaktion zu entziehen versucht, wenn nicht eine Körperverletzung vorliegt. Besteht denn in solchen Fällen, die in einer Vielzahl Bagatellfälle sind, ein öffentliches Interesse, daß die Selbstanzeige verlangt wird?

Dr. Hans Kohler in Neckarsulm

Das Drama auf den deutschen Autobahnen

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 14 vom 9. 7. 1955)

Mit Ihrem Artikel „Das Drama auf den deutschen Autobahnen" haben Sie wieder einmal den Kern des Problems getroffen. Es ist tatsächlich so, daß die schnellsten Autofahrer auf den Autobahnen im allgemeinen nicht nur die versiertesten, sondern auch die vorsichtigsten sind, die nicht nur nach vorn sehen, sondern auch ständig den Rückblickspiegel benutzen, um andere Kraftfahrer nicht zu gefährden. Zwar ist es in den letzten Monaten in dieser Beziehung auch bei denjenigen, die früher gar nicht wußten, daß ihr Fahrzeug einen Rückblickspiegel hat und daß dieser einen ganz gewichtigen Grund hat, etwas besser geworden. Aber wie oft muß man immer wieder feststellen, daß Fahrzeuge, die nur einen Innenspiegel haben, die Hintersitze mit Koffern, Paketen usw. so hoch vollgepackt haben, daß sie den Rückblickspiegel überhaupt nicht benutzen können. Leider sind auch die Rückblickspiegel von sicher 50 Proz. aller Lastkraftwagen so angebracht, daß der Fahrer gar keinen freien Rückblick hat, weil die Halterung des Spiegels viel zu kurz ist, so daß dieser durch die Pritsche, Plane oder Ladung verdeckt wird.

Ihrem Ruf nach der Polizei wäre zweifellos gerade im Hinblick hierauf durchaus zuzustimmen; aber leider hat man als häufig die Autobahn benutzender Kraftfahrer den Eindruck, als ob die Polizei die Dinge gar nicht richtig sieht und erkennt. Ich fuhr am 7. Juli 1955 auf der von mir oft benutzten Autobahn Düsseldorf—Dortmund —Bielefeld und überholte in der Nähe von Hamm ungezählte Polizeistreifenwagen mit den Kennzeichen BR 79 — 46 . . . Nicht einer dieser Streifenwagen hat Anstoß daran genommen, wenn sich Lastwagen mit kaum 5 km/st Geschwindigkeitsdifferenz am Berg überholten, wenn Lastwagen durch starke Qualmentwicklung die ganze Gegend verpesteten, wenn Personenwagen ohne ersichtlichen Grund die linke Fahrbahnseite benutzten, wenn „Kettenüberholer" (neuerdings sogar schon schwere Lastzüge!) den Verkehr behinderten, wenn einzeln fahrende Motorräder in der Mitte der Fahrbahn auf dem weißen Strich fuhren usw.

Ich habe die zahlreichen Streifenwagen, wenn sie direkt hinter mir fuhren, mit dem Finger auf diese Verstöße aufmerksam gemacht — glauben Sie mir: In nicht einem einzigen Falle ist eine Streife eingeschritten, sie fanden das vielmehr alle in bester Ordnung und fuhren weiter.

Der Kardinalfehler scheint mir darin zu liegen, daß die Polizei dann nicht eingreift, wenn es erforderlich ist. Sollte man wirklich nicht mal einige Wochen auf den Autobahnen sowohl wie auch auf allen übrigen Straßen und vor allem in den Städten von seiten der Polizei aus nur darauf achten, daß scharf rechts gefahren wird, weil das die Grundlage eines zügigen und ungefährlichen Verkehrs ist?

Was nützt es denn der Verkehrssicherheit, wenn sich Polizeistreifen in Zivil hinter Büsche legen und kontrollieren, ob Überholverbote beachtet werden, wenn kilometerweit kein anderes Fahrzeug zu sehen ist? Was nützt es, wenn Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 20 km/st an sogenannten Frostaufbrüchen kontrolliert werden, die seit Monaten schon wieder repariert sind, so daß die Geschwindigkeitsbegrenzung sowieso längst überholt ist? Was nützt es, die Einhaltung von Parkverboten zu kontrollieren, wenn auf der anderen Seite jeder Bauernwagen, in dieser Zeit meistens vorschriftswidrig mit Heu überladen, überall stehen darf?

Kontrollen müssen sein, aber sie sollten zunächst einmal beim Kernpunkt unseres Verkehrsdilemmas beginnen und darauf achten: daß immer rechts gefahren wird, daß die Rückblickspiegel aller Fahrzeuge richtig angebracht sind und auch benutzt werden und daß Kettenüberholer zur Rechenschaft gezogen werden. Dann wird aus dem „Drama auf den deutschen Autobahnen" nicht das leider sonst unvermeidliche „Chaos auf den deutschen Autobahnen".

Hans-Joachim Bernet in Herste (Krs. Höxter)

Le Mans

Ich möchte Ihnen nur herzlichst zu Ihrem Artikel „Schuld und Schicksal von Le Mans" gratulieren. Nach dem vielen Geschwätz gegen den Rennsport, vom Revolverjournalisten bis zum Direktor Nordhoff, sind die Worte v. Frankenbergs eine wahre Wohltat.

Zwei Dinge hielte ich noch für wichtig: Aus Korrektheit mögen in Zukunft die Veranstalter auf Plakate, Karten und Rennprogramme drucken, daß sich der Zuschauer auf eigene Gefahr zum Besuch eines Rennens begibt. Und aus christlicher Nächstenliebe sollte in allen Rennen veranstaltenden Ländern für die Opfer von Le Mans eine Sammlung veranlaßt werden. Dann können auch die Schwätzer ihr Mitgefühl in barer Münze beweisen.

Robert R. Th. Mayer in Wien

Psychologie und Verkehr

Was Prof. Leonhard in seinem Leitartikel Heft 14 ausführt, ist zweifellos richtig. Wenn er aber von einem Denkfehler spricht, ist es doch zunächst wichtig, zu prüfen, ob nicht in unserer Statistik, die überhaupt Grundlage und Ausgang zu allen Diskussionen ist, vielleicht ein Denkfehler enthalten ist. Wenn wir unsere so oft betonten Schwächen hinsichtlich der Qualität als Autofahrer mit unseren europäischen Nachbarn vergleichen, müßte unsere Unfallstatistik meines Erachtens um mindestens 20 Proz. von vornherein gekürzt werden, da weder in Frankreich noch in Italien kleinste Blechschäden in der Statistik erscheinen, wie das hier geschieht. Und diese verringerte Zahl müßte man endlich in ein echtes Verhältnis nicht zum Fahrzeugbestand, sondern zu den Kilometerleistungen der Fahrzeuge bringen. Es fällt doch jedem Reisenden auf, daß Frankreich mit seinem hohen Kfz.-Bestand einen ungewöhnlich geringen Verkehr auf den Landstraßen sehen läßt. Welche Unmenge Autobesitzer gibt es drüben, die im Jahre nicht mehr als 5000 km fahren! Könnte man, da man ja nicht jedem auf den Tacho gucken kann, nicht einmal den Brennstoffverbrauch zu Rate ziehen? Ich bin jedenfalls überzeugt, daß im Durchschnitt jedes Fahrzeug in Deutschland doppelt bis dreimal so viel gefahren wird als die Fahrzeuge unserer europäischen Nachbarn. Wenn man nun in der Statistik unseren Fahrzeugbestand entsprechend multipliziert, wird sich in bezug auf die Unfallhäufigkeit bestimmt ein ganz passables Bild ergeben. Abgesehen von der Tatsache, daß das Unfallrisiko nicht proportional, sondern im Quadrat zur Verkehrsdichte wächst. Diese Faktoren hätte Herr Professor Leonhard unbedingt berücksichtigen müssen, um ein gerechtes Bild unserer Situation zu erlangen. Der deutsche Autofahrer ist nämlich gar nicht so unfähig, wie wir immer meinen.

Jürgen Twele in Mannheim

Die verflixten Hofhunde

Gibt es ein Mittel, womit man die Radkappen einreiben kann, damit die verflixten Hofhunde davon abgehalten werden, das Rad mit einem Baumstamm zu verwechseln? Es ist ein ewiger Ärger, wenn ich als Landarzt mit frischgewaschenem Wagen auf die Höfe komme. Und wo erst ein Hund war, dahin zieht es die anderen mit magischer Kraft. Was kann man tun?

Dr. med. B. Wallis in Hambergen, Bez. Bremen

Wir wissen es auch nicht. Vielleicht hat ein Leser diesbezügliche Erfahrung. Redaktion

Sperrdifferential

Der Porsche-Spyder hat ein Sperrdifferential. Wozu ein solches bei Lastwagen benötigt wird, weiß ich, sein Zweck bei einem Rennsportwagen ist mir aber schwer verständlich. Vielleicht nur, um die Beschleunigung zu verbessern?

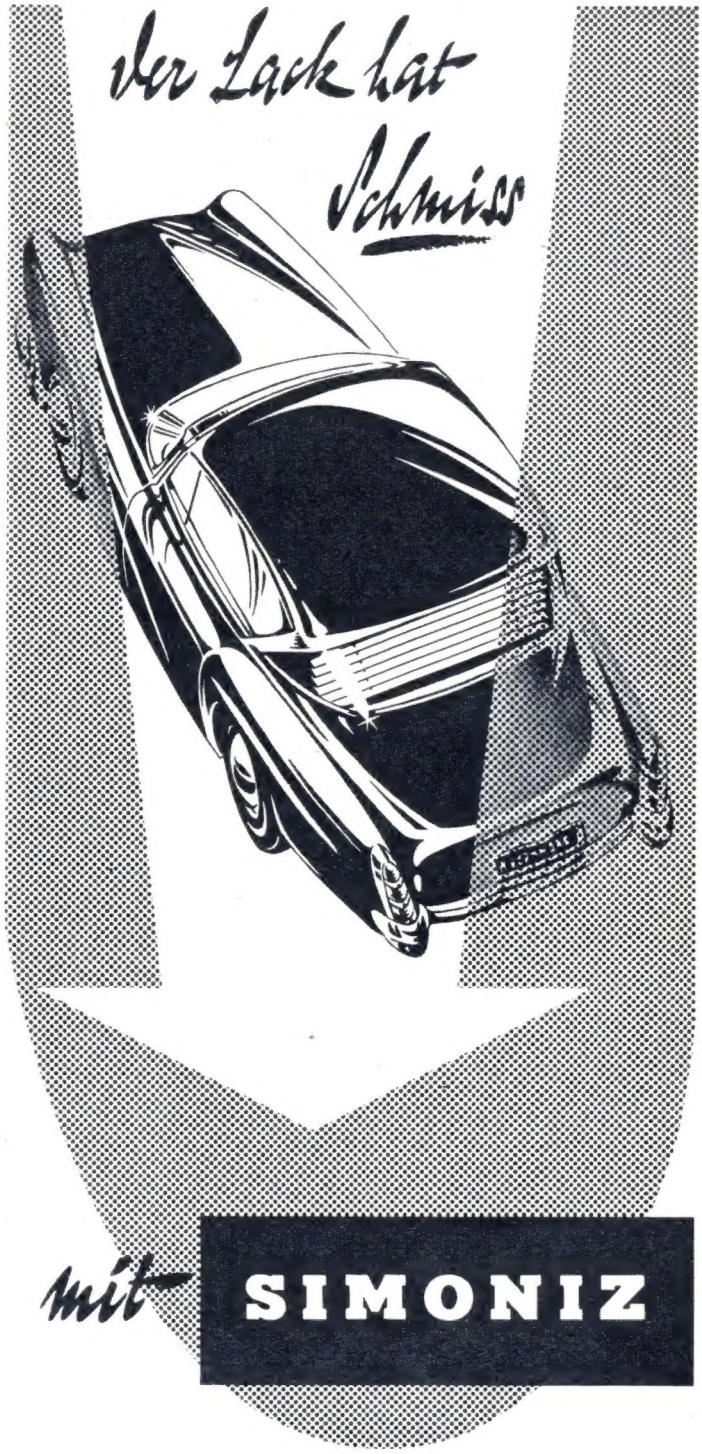
Ph. Axel Bonin in Hannover

Das beim Sportwagen im Verhältnis zum Fahrzeuggewicht sehr hohe Kardanwellen-Drehmoment bewirkt bei scharfem Beschleunigen eine starke Verschiebung der Hinterachs-Radlasten, wobei das entlastete Rad zum Durchdrehen neigt, was natürlich Beschleunigungsverlust und Reifenverschleiß zur Folge hat. Ein Sperrdifferential verhütet das. Der hierfür notwendige Mehraufwand an Kosten hat bei einem Rennsportwagen nur untergeordnete Bedeutung. Redaktion

VW-Bus N 84 – 3833

Folgendes erlebte ich am 17. 6. 1955 auf der Autobahn bei Göttingen. Vor mir fuhr ein VW-Bus und kurz vor diesem ein Lloyd. Ich überholte den Bus mit meinem Volkswagen und befand mich auf der Überholbahn kurz hinter dem Lloyd, um auch diesen zu überholen. Plötzlich rauschte rechts neben mir der soeben überholte VW-Bus vorbei und wechselte zwischen mir und dem Lloyd auf die linke Fahrbahn. Ich mußte bremsen, um dieses Manöver nicht zu einem Drama werden zu lassen. Die Passagiere im VW-Bus grinsten stolz, sie waren sich offensichtlich nicht darüber klar, wie nahe sie ihr Fahrer an das Krankenhaus gebracht hatte. Die Nummer dieses VW-Bus war N 84 — 3833, er dürfte wohl aus Salzgitter stammen.

Dr. med. F. Schwarz, Facharzt für Chirurgie in Clausthal-Zellerfeld



Millionen funkelnder Fahrzeuge
in vielen Ländern der Erde
verdanken ihren dauerhaften, strahlenden Glanz
diesen unübertroffenen Pflegemethoden:

Super-Pflege:	Erst Lackreinigung mit Liquid oder Paste Kleener, dann	**SIMONIZ Wax**
Standard-Pflege:	Erst Lackreinigung mit Kleener dann Schutz und Glanz durch	**BODYGLAZE**
Schnell-Pflege:	Nur ein einziger Arbeitsgang für Reinigung und Hochglanz	**BODYSHEEN**

Die echten SIMONIZ-Erzeugnisse stehen ab sofort
auch in Deutschland wieder zur Verfügung.
Fragen Sie Ihren Fachhändler, Ihren Tankwart
oder Ihre Pflegewerkstatt!

DEUTSCHE REPRÄSENTANZ DER SIMONIZ (ENGLAND) LTD:
KOMMERZ-UNION GMBH, WIESBADEN

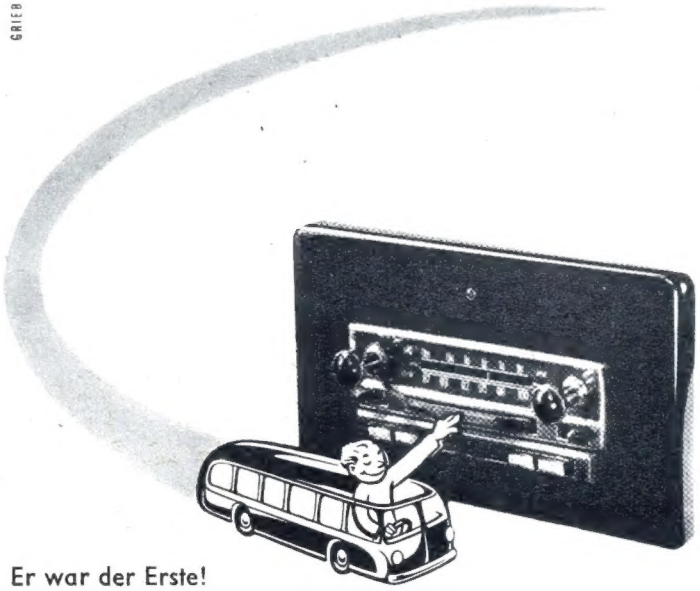
Für jedes Fahrzeug

die passende Hirschmann-Antenne

Ausgezeichnete Empfangsleistung • formschön und unbedingt zuverlässig • spritzwasser- und klimafest • Seiten- und Mittenantennen mit patentiertem Biegestück – dadurch der Linienführung jeder Karosserie angeglichen

Hirschmann

RICHARD HIRSCHMANN RADIOTECHNISCHES WERK ESSLINGEN AM NECKAR



Er war der Erste!

„BECKER-MEXICO"

Der vollautomatische Autosuper mit Mittelwelle und UKW. Seit 1½ Jahren in der Praxis tausendfach bewährt! Jetzt auch als Omnibus-Gerät. Er bietet Bequemlichkeit und höchste Sicherheit für Fahrgäste und Fahrer. Ohne den Blick von der Fahrbahn zu wenden, wird das Gerät bedient. Jeweils ein Tipp nur auf die Taste, und der nächste Sender stellt sich von selbst haarscharf ein!

Vor 18 Monaten noch eine Sensation, heute schon eine vielbegehrte Selbstverständlichkeit.

Becker-Autoradio

MAX EGON BECKER - AUTORADIOWERK - KARLSRUHE

Mückenplage?

Dann *Micalin*

in Cremeform kl. Tube DM –.75, gr. Tube DM 1.35

oder MIPAX

in flüssiger Form Flasche mit 30 ccm DM 1.15

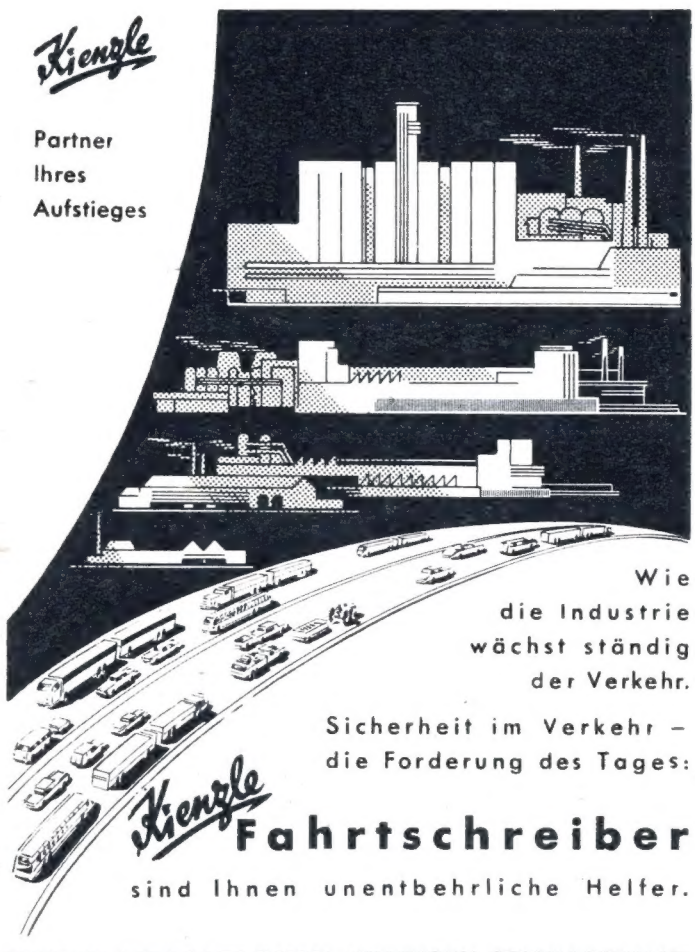
CURTA

- *einfaches Einreiben!*
- *sichere Abwehr!*
- *saubere Anwendung!*

Bei vorhandenen Insektenstichen schwinden Schmerz und Juckreiz

Kienzle

Partner
Ihres
Aufstieges



Wie
die Industrie
wächst ständig
der Verkehr.

Sicherheit im Verkehr –
die Forderung des Tages:

Kienzle **Fahrtschreiber**

sind Ihnen unentbehrliche Helfer.

KIENZLE APPARATE GMBH · VILLINGEN-SCHWARZWALD

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR SPORT

Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

6. AUGUST 1955
32. JAHRGANG
16

Wie wär's mit Zelturlaub

mitten in der Natur mit den ungebundenen Freuden des Nomadentums, für das sich immer mehr Städter begeistern?

LESEN SIE ZUERST:

Vielleicht wäre ein BMW

mit 08/15-Karosserie nie das geworden, was er heute ist? Man mag sein Äußeres ablehnen – seine inneren Qualitäten überdauern alle Modestreitfragen, und das scheint mir sehr viel mehr als „blendende", modernste Außenform bei enttäuschenden technischen Merkmalen. (Unser Test: BMW 501 V8, S. 12)

Entscheidend für den Durchbruch

scheint zu sein, daß die fraglichen amerikanischen Stellen nicht mit Werbesprüchen, auf die Windschutzscheibe geklebten bunten Papierpunkten und Greuelmärchen argumentieren, sondern mit ingenieursmäßigen, klaren Versuchen, deren Ergebnisse Beweiskraft besitzen. (Anschnallgurte im Kommen, S. 16)

Richtig ist hingegen,

daß der Käufer es ja in der Hand hat, notfalls die Automobilindustrie zu Preisreduktionen zu zwingen, indem er über einen längeren Zeitraum hin den Neukauf eines Fahrzeuges von einer Preisreduktion abhängig macht. Ob dies jedoch in seinem wohlverstandenen eigenen Interesse liegt, ist eine andere Frage, die er sich selber beantworten muß. (Geschäftsberichte und Geschäfte, S. 9)

Aber lesen Sie auch:

Briefe an die Redaktion . . S. 2
Ein aufschlußreicher Test . . S. 8
Ganz kurz . . . . . S. 8
Kleine Erlebnisse mit Uniformierten . . . . S. 10
Aerodynamische und andere Bremsen . . . S. 17
Europäische Metropolen: 1. London . . . . . S. 18
Probefahrt mit dem neuen Skoda 1100 . S. 20
Isis – ein neuer Morris . . . S. 21
Ein Turbinenwagen von Austin S. 21
Wozu ist die Straße da . . . S. 22
Der englische Vanwall-Rennwagen . . . . . S. 23
Runde um Runde . . . . . S. 24
Die Gasturbine im Rennwagen S. 24
Steuer, Recht, Versicherung . S. 26
Die Dreckschleuder . . . . S. 30
Selbstladende Taschen- und Handlampe . . . . . S. 31
Die Autosituation in USA . . S. 32
Gesetze, die in der Luft hängen S. 33
Die letzte Seite . . . . . S. 36

Unser Titelbild

knipste Julius Weitmann mit viel Liebe und Umsicht.

Ein aufschlußreicher Test

Ein kaum befriedigendes Zeugnis erteilte der Unilever-Konzern der Deutschen Bundesbahn. In seinem Jahresbericht pflegt er alljährlich ein betriebswirtschaftliches Thema umfassend zu behandeln. Diesmal ging es um Fragen des Transportwesens. Die Stellungnahme gibt in der verwirrenden Auseinandersetzung zwischen Schiene und Straße ein interessantes Bild von der praktisch-wirtschaftlichen Seite. Der in London ansässige Konzern ist zu einer qualifizierten Aussage wohl berechtigt, denn seine Erkenntnisse beruhen auf den Verkehrserfahrungen in 40 verschiedenen Ländern. Zudem ist für ihn die Wahl des kosten- und zeitmäßig günstigsten Transportweges recht bedeutsam und wesentlich für den Geschäftserfolg. Fast 20 v. H. der Betriebsmittel sind in Transporteinrichtungen investiert, und fast die Hälfte der Lohnsumme muß jährlich für die Güterbeförderung ausgegeben werden.

Die Haupterzeugnisse sind Seife und Margarine. Die Margarine sucht sich ihre Absatzwege zu 77 v. H. auf der Straße, zu 21 v. H. auf der Schiene; der Rest geht per Flugzeug oder Schiff. Bei Seife ist der Anteil der Schiene etwa doppelt so hoch. Kostenpunkte und unterschiedliche Eilbedürftigkeit sind für diese Verteilung maßgebend. Wenn im Durchschnitt die Wahl der Verkehrswege bereits eindeutig zugunsten der Straße entschieden ist, so ergeben sich in den einzelnen Ländern recht unterschiedliche und interessante Aufschlüsselungen, die einem Test der Verkehrsmittel auf ihre Tauglichkeit für die Wirtschaft nahekommen. In Deutschland wurde die Bahn zum Seifentransport überhaupt nicht und zum Transport der Margarine kaum benutzt, während in England noch 50 v. H. der Seife über die Schienen rollten. Besonders anerkannt wird das Bemühen der holländischen Bahnen, ihr Beförderungssystem laufend zu modernisieren und sich in einem kombinierten Schiene-Straßen-Dienst modernen Betriebsformen anzupassen. „Die holländischen Eisenbahnen", so heißt es, „haben niemals eine Monopolstellung genossen. Sie hatten stets mit dem Straßen- und neuerdings auch dem Wasserweg zu kämpfen. Dies hat ihre Politik weitgehend bestimmt."

Auch von Frankreich und Großbritannien erwähnt der Bericht, daß die dortigen Bahnen ihre Tarife allmählich den tatsächlichen Betriebskosten annäherten. Ein ungünstiges Beispiel sei hingegen die deutsche Transportpolitik, die es dem Straßenverkehrsgewerbe verbiete, Sondertarife bei regelmäßiger und daher billiger Fracht zu gewähren. Die neue Sondersteuer wird als „erhebliche Kapitalverschwendung" bezeichnet. Im allgemeinen, so besagt der Bericht, flüchte sich die Bahn unter dem Diktat der Furcht vor Veränderungen in die Konservierung alter Transportgepflogenheiten, während ihr die enge Beratung mit den Großkunden, die im Kraftverkehrsgewerbe durchaus üblich sind, eine sichere Expansionsmöglichkeit bieten würde. Es wird dabei auf das Beispiel der französischen Bahnen hingewiesen, die es in Zusammenarbeit mit Unilever durch sinnvolle Nutzung der bahneigenen Lagerhäuser erreicht hätten, den Transport derselben Gütermenge mit 36 statt bisher 69 Waggons durchführen zu können. In Deutschland war dies nicht möglich. Die Verkehrspolitik leide im besonderen unter einer bürokratischen Erstarrung und Unnachgiebigkeit, während aus der Erfahrung die Lehre gezogen werden müsse, daß auch im Verkehrswesen die Transportwege den Richtlinien unserer technisierten Zeit entsprechen müßten und eine dynamische Einstellung hierzu lebensnotwendig sei. *Herbert Matthes*

Ganz kurz

Ein Essener Berufskraftfahrer

wurde zu 2 Monaten Gefängnis und 5 Jahren Führerscheinentzug wegen grob verkehrswidrigen Verhaltens vom Verkehrsschöffengericht verurteilt, obwohl er weder Personen- noch Sachschaden verursacht hatte. Mit seinem schweren Lastwagen hatte er in einer Kurve mit 60 km/st Geschwindigkeit einen Personenwagen überholt, obwohl ein anderer Personenwagen entgegenkam. Die Fahrer beider Personenwagen konnten nur dadurch ein schweres Unglück verhindern, daß sie zwischen die Chausseebäume fuhren. Als sie später den Angeklagten stellten, wurden sie von diesem beschimpft und bedroht.

Schwarz nicht mehr gefragt

Aus einer Aufstellung von Chevrolet geht hervor, daß nur noch 5% aller Kunden ihr Auto in schwarz geliefert haben wollen. Dagegen kommt weiß in Mode – eine Farbe, die es noch vor drei Jahren in der Auto-Industrie praktisch nicht gab. 40% aller Chevrolets, die in einem bestimmten Zeitraum ausgeliefert wurden, wiesen in der einen oder andern Form weiß auf.

Im 1. Quartal 1955

wurden in den USA 12 610 importierte Fahrzeuge zugelassen gegenüber 6940 in der Vergleichszeit 1954. In derselben Zeit wurden 9248 Lincoln und 13 991 Hudson registriert. Trotzdem betrug der Anteil der importierten Fahrzeuge an den Gesamtzulassungen nur 0,58% (gegenüber 0,41% im Vorjahr).

In der Sowjetunion

kostet der (auf dem Amsterdamer Salon mit etwa 4500 DM angebotene) „Moskwitsch" rund 11 000 DM. Der Käufer muß den vollen Preis bei der Bestellung zahlen, wobei ihm zugesagt wird, daß die Lieferfrist ein Jahr nicht überschreiten werde. Erst nach drei Jahren darf der Wagen wieder verkauft werden.

Einer genügt!

Die Kopenhagener Polizei gab folgende Meldung an ihre Streifenwagen: „Wagen 19, bitte zur Vesterbrogade fahren. Dort soll eine gänzlich unbekleidete Frau um die Freiheitssäule tanzen." Nach kurzer Pause erfolgte ergänzende Anweisung: „Alle anderen Wagen bleiben, wo sie sind."

In Finnland

müssen Autofahrer, die sich wegen Trunkenheit am Steuer strafbar gemacht haben, künftig eine gewisse Zeitlang Straßenbauarbeiten leisten.

Erstaunlich

Die Verkehrsbehörde des amerikanischen Saates Ohio machte die erstaunliche Entdeckung, daß 680 Personen, die seit Jahren Blindenunterstützung beziehen, einen Führerschein erhalten haben.

80 000 Amerikaner

werden in diesem Jahr mit ihren Wagen besuchsweise nach Europa kommen.

Tempo: 40 km/st

Der VFM hat beschlossen, ab 1. Oktober 1955 nur noch Mopeds mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/st zu bauen.

Auf der Nordseeinsel Föhr

wurde im Interesse der Nachtruhe der Kurgäste jeglicher Motorradverkehr zwischen 20 Uhr und 6.30 Uhr früh verboten.

Bei NSU lief

die 250 000. Quickly vom Band – das mit Abstand meistgebaute deutsche Moped.

Auch die Mopedfahrer

haben seit neuestem ihren eigenen Bundesverband. Insgesamt gibt es mehr als eine Million in Deutschland zugelassene Mopeds.

Osram

erhielt auf dem Wege einer Ablösung des Washingtoner Abkommens durch eine Geldleistung die Osram AG Zürich und die Glühlampenfabrik Winterthur AG zurück. Will außerdem neue Glühlampenfabrik in Sao Paolo erstellen.

Gefärbte Autobahnen

sind in Süd-Rhodesien vorgesehen. Jede Autobahn soll eine andere Farbe aufweisen und in eine bestimmte Richtung bzw. Stadt führen, wobei auch die Durchfahrt durch Städte in der jeweils vorgesehenen Farbe beibehalten werden soll. Die Orientierung würde dadurch viel einfacher werden.

Fahrt ins Ausland -

wenn ihr auf guten Straßen fahren wollt – diesen Rat gab Herzog Philip von Edinburgh, der Gemahl Königin Elizabeths von England, den Anwesenden bei einer Versammlung des Britischen Automobil-Clubs.

Bei Besançon

steht 20 m hinter einer gefährlichen Kreuzung ein Schild: „Sie haben abgebremst, danke!" Nach 20 m steht ein weiteres Schild: „Wenn Sie nicht gebremst haben, dann haben Sie Glück gehabt!"

Auf 1,5 Milliarden DM

werden in diesem Jahr die Prämieneinnahmen aus der deutschen Kraftfahrzeugversicherung geschätzt.

In der Welt gibt's 105 Millionen Kraftfahrzeuge

Von der Gesamtzahl entfallen 64 435 000 auf Pkw, 19 751 000 auf Lkw und Busse, 10 474 000 auf Krafträder, 7 404 000 auf landwirtschaftliche Traktoren und 2 849 000 auf sonstige Kraftfahrzeuge. (Stand Anfang 1955)

Die General Motors-Händler

in USA setzten im ersten Halbjahr 1955 1,95 Mill. neue und 2,51 Mill. gebrauchte Personenwagen ab – die höchste je erreichte Verkaufsziffer.

Zwischen Aalborg und Viborg

verlor ein schwerer Lastzug nach und nach 150 Zentner Sprotten. Die ältesten Kraftfahrer konnten sich nicht entsinnen, jemals so glatte Straßen erlebt zu haben.

Keine Fahrerflucht liegt vor,

wenn keine dritten Personen geschädigt sind, entschied der Bundesgerichtshof im Falle eines Kraftfahrers, der in angetrunkenem Zustand gegen einen Baum gefahren war, sich dabei verletzt sowie seinen Wagen beschädigt hatte und sich darauf in die Wohnung eines Bekannten hatte bringen lassen, so daß die Polizei nach ihm vergeblich suchte, als sie bei ihm eine Blutprobe machen wollte. – Auch das Amtsgericht Rottweil sprach in einem ähnlich gelagerten Fall einen Kraftfahrer aus Schwenningen von der Anklage der Fahrerflucht frei.

1800 km Straßen

für den Schnellverkehr plant Italien innerhalb der nächsten 10 Jahre auszubauen. Zunächst soll mit dem Bau von zwei Querverbindungen begonnen werden, deren eine von Genua ostwärts über Mailand, Verona und Padua nach Venedig führt, während die andere von Mailand nach Süden über Piacenza, Parma, Bologna, Florenz, Rom nach Neapel verlaufen soll. Auch für die Anschlußstücke nach Bari und Reggio Calabria sind die Geldmittel bewilligt. Die mit insgesamt 600 Mill. Dollar geschätzten Kosten sollen durch erhöhte Kraftstoffsteuern und höhere Registrierkosten neuer Fahrzeuge aufgebracht werden.

Europäer-Verkäufe in USA

1954 wurden in den USA an importierten Wagen insgesamt 32 403 Stück zugelassen, davon 6617 Nash-Matropolitan, 6344 VW, 3454 MG, 3365 Jaguar, 2340 Hillman, 2003 Austin-Healey, 1622 Ford (Britisch), 1528 Austin, 955 Morris, 952 Triumph, 588 Porsche, 553 Sunbeam, 437 Mercedes-Benz. Ferner u. a. 35 Bentley, 30 Rolls Royce und 9 Ferrari.

Wieder eingeführt

wurde das seinerzeit unter dem Druck der Öffentlichkeit abgeschaffte Autofallen-System in Bayern. Es handelt sich um ein Funkstopverfahren, das durch verborgen gehaltene Polizisten auf Straßen mit begrenzter Höchstgeschwindigkeit durchgeführt wird.

Ausnahmslos anhalten

müssen alle Kraftfahrzeuge in Schweden ab 1. Juli, wenn sie von einer Neben- in eine Hauptstraße einbiegen. Ferner wurde das Überholen kurz vor Zebrastreifen verboten.

Nizzas Polizeipräsident

hat als Folge der zunehmenden Verkehrsunfälle in seiner Stadt einen nach Nationen geordneten Katalog der Autowildlinge anfertigen lassen. Hier ist das Resultat: Franzosen: schlechtes Augenmaß. Amerikaner: gefährlich nach Mitternacht. Holländer: haben noch nichts von Parkverboten gehört. Schweizer: fahren gern mit offenem Auspuff. Deutsche: nehmen an, ihnen gehöre die Straße allein. Italiener: glauben, alle Rennfahrer zu sein. Belgier: schlechteste Fahrer überhaupt. Die Engländer schnitten – wie gesagt, bei Nizzas Polizeipräsidenten – am besten ab.

Die neugebaute Unnaer Straße

in Menden wurde zwei Tage nach Vollendung wieder aufgerissen: die Post läßt jetzt neue Kabelanschlüsse legen.

Geschäftsberichte und Geschäfte

DIE seit der Währungsreform mit geringfügigen Schwankungen stetig ansteigende, überaus günstige Konjunktur der deutschen Automobilindustrie, wie sie sich jetzt durch die Veröffentlichung der Geschäftsberichte von Daimler-Benz, Opel und Ford ausweist, steht augenblicklich mit Recht im Mittelpunkt des allgemeinen Interesses. Eines Interesses, das sich nicht auf die großen Kapitalgruppen wie Flick, Quandt u. a. beschränkt, denn auch der „Mann auf der Straße", soweit er Käufer eines Automobils ist, glaubt ein Recht dazu zu haben, diese Geschäftsberichte kritisch zu betrachten.

Wir sagen „glaubt", denn wir sind bereit, ihm dieses Recht zu bestreiten.

Wie kaum ein anderes Erzeugnis industrieller Fertigung wird das Automobil quasi als ein „Allgemeingut" angesehen und die Automobilindustrie gewissermaßen als Treuhänder der Allgemeinheit. So interessant es wäre, einmal die Ursachen einer solchen Denkweise zu untersuchen, die man bei Nähmaschinen so wenig findet wie bei Fernsehgeräten, bei Möbeln so wenig wie etwa bei kosmetischen Erzeugnissen, — wir glauben, daß es genügt, wenn wir uns hier auf die reine Feststellung einer an sich phänomenalen Tatsache beschränken, daß niemand der Nähmaschinen- oder Schreibmaschinenindustrie ihre Gewinne vorrechnet, um daraus die Forderung nach einer Verbilligung des Produkts herzuleiten —, bei der Automobilindustrie dies jedoch geradezu gang und gäbe ist. So war es geradezu logisch, daß bei der Pressekonferenz, die die Adam Opel A.G. aus Anlaß der Veröffentlichung ihres Geschäftsberichtes einberufen hatte, die Frage gestellt wurde: Beabsichtigt die Geschäftsleitung angesichts des enormen Gewinnes der Opel A. G., die Preise für ihre Fahrzeuge zu senken? —, während gleichzeitig ein bekannter Wirtschaftsjournalist ausrechnete, daß jedes hergestellte Opel-Fahrzeug soundsoviel hundert DM Gewinn erbracht habe. Die Antwort von Generaldirektor Zdunek, daß man im Gegenteil nicht daran dächte, die Preise zu senken, sondern bemüht sei, angesichts der gestiegenen Stahl-, Kohle- und Reifenpreise die gegenwärtigen Preise zu halten, wurde von manchem Zuhörer als geradezu frivol empfunden und entsprechend kommentiert. Den Käufern von Opel-Wagen mag es nicht anders ergehen.

Es darf angenommen werden, daß es den Journalisten, die bei der Veröffentlichung des Geschäftsberichtes der Daimler-Benz A. G. zugegen waren, nicht anders ging. Denn sowohl bei Opel wie bei Daimler-Benz wiesen die Bilanzen geradezu ungewöhnlich hohe Gewinne aus, mit Beträgen, wie sie bisher von der deutschen Automobilindustrie noch nicht erreicht wurden. Auch der Laie kann sich einen Begriff davon machen, wenn er liest, daß die Adam Opel A. G. eine (rechnerische) Dividende von 116,2% auszuschütten in der Lage war, Daimler-Benz eine solche von 9% und Ford aus einer nicht ganz durchsichtigen Bescheidenheit heraus eine solche von 5%.

Warum also, so fragt der Automobilkäufer, werden die Fahrzeuge nicht billiger?

Natürlich *könnten* sie billiger werden. Von einigen der darum angesprochenen Automobilfirmen wird dies auch unumwunden zugegeben. Aber warum sollen sie billiger werden, da der große Auftragsbestand ja zeigt, daß die Käuferschaft durchaus bereit ist, die gegenwärtigen Preise zu bezahlen? Ist es angesichts dieser Tatsache nicht richtiger — oder ist es nicht sogar das einzig Richtige, die Erträge günstiger Konjunktur für Investitionen, Erweiterung der Kapazität und die Schaffung von Reserven zu verwenden, um Belastungen (und damit auch die notwendigen Preisnachlässe) zu ertragen, wenn eine veränderte Marktlage dazu zwingt?

Automobilfabriken sind nun mal keine sozialen Einrichtungen, denen die Verpflichtung auferlegt ist, ihre Gewinne der Allgemeinheit zugute kommen zu lassen. Automobilfabriken werden nach rein kaufmännischen Gesichtspunkten geleitet, und nur ein schlechter Kaufmann wird die Fürsorge für schlechtere Zeiten außer acht lassen. Der hohe Auftragsbestand in den Büchern der Automobilfabriken kann sowohl eine Realität wie eine Illusion sein. Gerade der Automobilmarkt ist im höchsten Grade sensibel. Schon ein unvorhergesehenes neues gegen den Straßenverkehr gerichtetes Gesetz des Bundesverkehrsministers (womit man nach den bisherigen Erfahrungen doch rechnen muß!) kann genügen, um aus dem Luftkissen Auftragsbestand die ganze Luft herauszulassen.

Wenn man bei Daimler-Benz, wie wir der Tagespresse entnehmen, der zukünftigen Entwicklung des Automobilmarktes mit einer gewissen Vorsicht gegenübersteht und bei Opel — uneingestandenermaßen — die Ausweitung der Kapazität, die ja schon zu Ende dieses Jahres 1000 Einheiten pro Tag erreichen sollte, mit deutlicher Zurückhaltung vorantreibt, dann mag man daran erkennen, welche Überlegungen heute bei der deutschen Automobilindustrie den Kurs bestimmen.

Selbstverständlich ist es *möglich*, daß sich die überaus gute Konjunktur fortsetzt. Niemand hat, das sei zugegeben, zu Ende des Jahres 1954 annehmen können, daß das Jahr 1955 eine abermalige Steigerung des Verkaufs im In- wie im Auslande mit sich bringen wird. Es ist selbstverständlich ebensogut möglich, daß die aufsteigende Linie der guten Konjunktur noch in diesem Jahre 1955 plötzlich abreißt und völlig anders verläuft als jede noch so vorsichtige Marktforschung voraussagen kann. Für diese Eventualität gewappnet zu sein, ist ein unbestreitbares Recht der Industrie.

Die mit bemerkenswerter, weil amerikanischer Offenheit dargelegten Gewinne von Opel sind ebensowenig ein konstanter Wert wie die Milliardenumsätze von Daimler-Benz.

Ein Vergleich, der die Absurdität der Forderung nach niedrigeren Preisen zeigt, drängt sich auf: Wird ein gutbezahlter Angestellter, der einen ansehnlichen Betrag seines Gehaltes allmonatlich auf sein Sparkonto einzahlen kann, um eine Sicherheit in Notfällen zu haben, angesichts dieser Ersparnisse freiwillig auf einen Teil seines Einkommens verzichten? Gewiß nicht. Er wäre ein kompletter Narr, wenn er das unternähme. Die Automobilindustrie ist in der gleichen Lage. Warum soll sie ihre Erzeugnisse billiger hergeben, wenn kein zwingender Grund dafür vorliegt?

Die Frage: Wann werden die deutschen Automobile billiger? ist darum leicht zu beantworten: dann, wenn sich die Automobilindustrie dazu gezwungen sieht — sei es, weil die Marktlage es erfordert, sei es — auch das wäre ein zwingender Grund — weil sie damit einem konkurrierenden Fabrikat das Leben sauer machen will. Die großen Gewinne des Jahres 1954 sind jedenfalls keineswegs ein ausreichender Grund. Sie sind es sogar um so weniger, als die deutsche Automobilindustrie, wie wir an anderer Stelle schon einmal ausführlich darlegten, wie kaum eine vergleichbare Industrie sich zu beachtlichen Preisnachlässen verstand, als keine zwingenden Notwendigkeiten dazu vorhanden waren. Es sei nur an den Preisrutsch während der letzten Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main erinnert. Man darf sicher sein, daß sich eine allgemeine Preissenkung bei der diesjährigen Automobil-Ausstellung im September nicht wiederholen wird. Angesichts der ständigen Steigerungen der allgemeinen Lebenshaltungskosten, angesichts der höheren Preise für Stahl und Walzwerkerzeugnisse, für Reifen und Kohle und — schließlich — angesichts der seit der letzten Automobil-Ausstellung doch nicht unerheblich gestiegenen Löhne und Gehälter darf die Automobilindustrie sogar für sich beanspruchen, als *einziger* Zweig der vergleichbaren Industrien die allgemeinen Preissteigerungen nicht mitgemacht zu haben, was letztlich einer relativen Preissenkung gleichkommt.

Nur ein völlig falsches soziales Denken kann eine Forderung nach weiteren Preissenkungen auf dem Automobilmarkt hervorbringen. Richtig ist hingegen, daß der Käufer selbst es ja in der Hand hat, notfalls die Automobilindustrie zu Preisreduktionen zu *zwingen*, indem er über einen längeren Zeitraum hin den Neukauf eines Fahrzeuges von einer Preisreduktion abhängig macht. Ob dies jedoch in seinem wohlverstandenen eigenen Interesse liegt, ist eine andere Frage, die er sich selber beantworten muß.

Carl Otto Windecker

Kleine Erlebnisse mit Uniformierten

Nach etlichen tausend Grenzübergängen fürchte ich die Zöllner heutzutage nicht weniger als während des Weltkrieges oder noch vor einem Vierteljahrhundert, als ich mich noch per Motorrad in Afrika, Asien oder Mittelamerika herumtrieb. Sie haben sich mittlerweile auch nicht viel verändert und alle sind ziemlich gleich veranlagt, ob ihre Hautfarbe nun weiß, schwarz oder gelb ist. Damals suchten sie allerdings mehr nach Propagandamaterial oder Plänen, denn ein Journalist war für sie ungefähr dasselbe wie ein Berufsspion. Heute dagegen interessieren sie sich je nach geographischer Breite und Länge mehr für Opium, Whisky, Kaffee oder Zigaretten, denn das Devisenfieber ist mittlerweile fast überall abgeflaut. In ihrem Benehmen und Charakter ähneln die Zöllner dem Geschlecht der Evastöchter: unberechenbar, falsch, quälend, manchmal liebreizend und charmant, ja fast bezwingend liebenswürdig.

In Sollum, an Ägyptens Grenze, wo ich einmal viele Stunden lang die kleinen Torturen von Backschisch heischenden Zöllnern, „Gesundheitspolizisten" und Zutreibern aller Art über mich ergehen lassen mußte, versetzte mich Captain Massan, ein sprachgewandter und forscher Gentleman in der schwarzen Polizeiuniform, in sprachloses Staunen. In wenigen Minuten und drei Sprachen erledigte er mit forschen Worten vom Schreibtisch aus, wozu sein farukhöriger Vorgänger wahrscheinlich Wochen benötigte, und anstatt in meinem Paß nach „Sünden" zu fahnden, lud er mich kurzerhand zu einem nahrhaften Mittagessen in sein kühles Haus ein und entschuldigte sich noch vielmals dafür, daß ich mich nicht vorangemeldet hatte. Noch viele dieser Militärakademiker in Polizei- oder Zöllnerrock überraschten mich später durch völlig unorientalische Pünktlichkeit und Schnelligkeit des Handelns, bis ich am fernen südlichen Ende des Pharaonenlandes für ihre kleinen Sünden büßen mußte. In aller Großzügigkeit hatte man nämlich das Blatt im Carnet nicht abgetrennt und Mohammed Rahmen Effendi, der weniger großzügige, dafür dem Propheten hörige Zollgewaltige von Wadi Halfa, beschwor Allah in innigen Gebeten um eine Eingebung, was er denn nun mit mir und dem Mercedes am Rande der Wüste fernab seiner Vorgesetzten tun soll.
Vielleicht zurückbehalten, bis in Tagen wieder einmal der Telegraf funktionierte? Seine Sorgen zu zerstreuen war eine Schwerarbeit, und es gelang mir nur — wie so oft — mit Hilfe meiner Kamera, nachdem ich ihn in allen Lebensstellungen und Uniformröcken aufgenommen hatte.

In Europa kennen mich nun schon die meisten „Grünen" und trotzdem oder eben vielleicht deshalb sehe ich mich zuweilen genötigt, kleine Umwege von einigen hundert Kilometern auf mich zu nehmen, um einem Wiedersehen aus dem Wege zu gehen. Nicht, weil ich vielleicht Anlaß zur Furcht hätte, denn ich bin weder Kaffeetrinker noch übermäßiger Raucher, doch allein die Aufenthalte, die eine rigorose Durchsuchung meines Wagens mit sich bringen, könnten mein Programm ernstlich gefährden. Viele Zollgewaltige scheinen nämlich die dunkle Überzeugung zu hegen, ich schleppe nur deswegen zehn Koffer, Taschen sowie allerlei Haushaltgeräte, Akten und Büromaterial mit mir herum, um irgendwo in den Tiefen ein paar Pfund Kaffee zu verbergen. Der Besitz von zwei Flaschen Wein und einer Schmalfilmrolle veranlaßte unlängst den Uniformierten an der schweizerisch-württembergischen Grenze um 3 Uhr früh, Werkzeug, Zeltutensilien, Aktentaschen, Koffer und Kleider auf der ganzen Straße auszubreiten. Ich hätte derweil leicht einen kleinen Umweg übers Nachbarländchen machen können, in dem sich einstmals gefürchtete österreichische Zöllner nun wie sittsame Lämmchen darauf beschränken, zum Frühsport längst überflüssige Schranken zu öffnen. Ihr Vorbild hemmt auch den Tatendrang der unter einem Dache hausenden Bajuwaren bei ihrer Suche nach schwarzen Bohnen oder nikotinhaltigen Kräutern. Selbst die feldherrngleich Uniformierten „Custom officials" des Nordens verhalten sich zurückhaltend gegenüber den Gästen ihres Landes bei der Fahndung nach verpönten Whiskyflaschen.

In seinem stupiden Eifer erinnerte mich mancher grün Uniformierte an den staatlichen Hüter der „Gümrye" (Zollstation) eines orientalischen Staates weit hinten in Asien, dessen Röntgenaugen nicht einmal die Eingeweide eines Kamels entgingen, das er vorsorglich einige Tage lang in seinen Zollserail sperrte und mit Rizinusöl traktierte. Der Unterschied besteht nur darin, daß der asiatische Fettbauch vom Erlös der beschlagnahmten Opiumfiolen nicht nur recht gut lebt, sondern sich auch noch für jene kommenden Tage ein kleines Pensionssümmchen zurücklegen kann, da ihn ein autoritärer Wind seiner Pfründe entheben wird, während sein bundesrepublikanischer Kollege verhungern müßte, falls er von drei Nes-Dosen und zwei Tafeln Schokolade pro Woche leben müßte. Jener fezgeschmückte Zollgewaltige hatte nach etlichen mageren Wochen damals, als er meiner Koffer und Ausrüstung ansichtig wurde, vermutlich die Hoffnung, aus mir zum mindesten den Kaufpreis für eine von Mohammed genehmigte vierte Frau à la Lollo in seinem auffrischungsbedürftigen Harem herauspressen zu können. Seine Fettäuglein weiteten sich, als er im Schlauch des „Gümrye"-Hofes einen Berg von Fotos, Kameras und Werkzeug gewahrte. Mit Wollust und Neugier zerlegte er Kameramechanismen, durchstach Zahncremetuben und beschmierte sich mit wonnig riechender Nachtcreme, beschlagnahmte harmlose Medikamente und kroch unter das Auto. Zu fanatischem Grinsen verwandelte sich sein Gesicht, als er schließlich eine Schmierpresse gewahrte, die er ihres ähnlichen Aussehens wegen wohl für eine Maschinenpistole gehalten hat. Er nahm sie hin. Ich aber fürchte, er wird dafür keine verschleierte Lollo für seinen Harem bekommen haben, sondern bestenfalls einen alten Uhu.

Noch weit zahlreicher sind aber in meinem Wanderleben die Begegnungen mit jenen Uniformierten, die man in Deutschland als „Hüter der öffentlichen Ordnung" bezeichnet. In jahrzehntelangem Lenkraddasein habe ich mir angewöhnt, bei deren Annäherung stets den zerknirschten armen Sünder zu spielen, sämtliche Verbrechen einzugestehen, deren ich bezichtigt werde und um eine milde Strafe zu betteln. Seitdem ich freilich eine teure Marke fahre, ist dies ein wesentlich schwierigeres Unterfangen geworden, wiewohl ich bei einem „Anzugurteil" sicherlich mit 1 DM davon käme. Längst habe ich mir auch angewöhnt, die Kenntnisse der Landessprache abzuleugnen, die bei den Sowjets beispielsweise zu einer Besuchsreise nach Sibirien führen könnte. Jedoch nicht immer verbürgen diese Tricks einen Erfolg. Als mich kürzlich zwei Lederbewamste der Gendarmerie Nationale mit ihrer Beiwagenmaschine überholten und mir vorhielten, ich hätte vor 12 km in einer Stadt ihr Pfeifchen-Signal ignoriert, da mußte ich wohl oder übel nicht nur 4000 französische Francs bezahlen, sondern auch noch anhören, wie sein junger Begleiter, in der Annahme ich verstünde nicht französisch, eine Philippika über les terribles boches, le diable Mercedes und le pauvre Gordini losließ. Und ich konnte ihn nicht einmal bitten, doch wenigstens mein Strafgeld dem armen Konstrukteur an der Seine zukommen zu lassen.

Wie gut hat es da doch der Polizeigeneral Seiner Hoheit des Fürsten Rainier von Monaco, letzterer von Onassis Gnaden residierend. Diese Operettengeneräle mit Federbusch und Schärpe brauchen keine Motorräder, denn sie können im Laufschritt innerhalb weniger Minuten die Grenzen des Fürstentums erreichen. Angesichts dieser moralischen Unterlegenheit zücken sie auch keine Notizbücher. Nur zu gut wissen sie, daß die blauen Scheine, die sie heute dem präsumtiven Kasinogast sparen helfen, auf kleinen Umwegen ihr eigenes Gehalt des nächsten Monats darstellen. Das ist Kundendienst! Ich könnte mir vorstellen, daß dorten jeder Federbusch-General in Disziplinar-Untersuchung wandert, falls er mit Parktickets daherkommt. Croupiers und Barkellner besorgen das Steuereinnehmen im Smoking auf viel elegantere Weise.

Der Besitz einer blonden Frau erleichtert in manchen südlichen Ländern den Umgang mit Uniformierten jeder Sorte in erstaunlicher Weise, schon gar bei kleinen Unfällen, wenn es

. . . seine Sorgen zu zerstreuen gelang erst, nachdem ich ihn in allen Stellungen und Uniformen aufgenommen hatte.

. . . jener fezgeschmückte Zöllner hatte wohl die Hoffnung, aus mir den Kaufpreis für eine vierte Haremsfrau pressen zu können.

. . . der Besitz einer blonden Frau erleichtert in manchen südlichen Ländern den Umgang mit Uniformierten ganz erstaunlich.

gelingt, die Blondine noch schnell ans Lenkrad zu setzen. Ihr Lächeln hemmt todsicher den temperamentvollen Redefluß, wilde Gesichtsgrimassen oder den Griff nach dem Buch. Wenn man sich überdies noch leise zu verdrücken versteht, wird sich der Uniformierte prompt an ihre Seite setzen und die Nationalien in der nächsten Bar aufnehmen. Der stille Kampf von Italiens Carabinieri richtet sich auch nicht so sehr gegen die wirklich Schuldigen, sondern gegen die bei irgendeinem der Betroffenen vorhandene Versicherungsgesellschaft, wobei man wissen muß, daß in Italien die Haftpflichtversicherung nicht obligatorisch ist. Es spielt gar keine Rolle, ob man ein völlig reines Gewissen hat oder vielleicht nur 10 % der Schuld trägt. Der Uniformierte wird es stets so darstellen, daß die Assicurazione zahlen muß. Ob manche vielleicht auf eine kleine Beteiligung hoffen? Mir jedenfalls ist es nicht nur einmal passiert, daß ich die Schuld auf mich nehmen oder die „höhere Gewalt" anerkennen mußte.

Keine Versicherung gab es zwar, als mich ein Carabinieri wegen Verletzung der öffentlichen Moral zu 300 Lire verurteilte, weil meine Begleiterin „stripless" und etwas sehr wenig bekleidet am menschenleeren Strand von Massa badete. Aber er war ein Menschenfreund, denn zuerst hatte er sich ein Fernrohr geholt und dann eine Stunde gewartet, bis wir des Sonnenbad's genug hatten.

Nicht immer geht es mit so geringen Bußen ab, schon gar nicht in Amerika, wo 20 oder 50 Dollar den Polizisten Kleingeld bedeuten. Insbesondere die Mexikaner sorgen dergestalt für

. . . ich wanderte ins mexikanische Gefängnis. Immerhin durfte meine Begleiterin gegen ein Zehrgeld meine Einsamkeit teilen.

eine „direkte Besteuerung" der Yankeetouristen, um allfällige Verzögerungen bei der nächsten Gehaltsauszahlung besser überbrücken zu können. Zwischen Mexiko City und dem Pazifik wurden wir von einem schnellen Motorradcop angehalten, der uns Kurvenschneiden vorhielt, wodurch angeblich eine Kuh schwer gefährdet worden wäre. Da ich mich weigerte, die geforderten 80 Dollar freiwillig zu bezahlen, wendete er sofort den dritten Grad altspanischer Inquisition an. Ich wanderte ins mexikanische Gefängnis, der Wagen in den Polizeihof. Immerhin durfte dortiger Sitte entsprechend meine Begleiterin gegen ein Zehrgeld meine Einsamkeit teilen und für die Verpflegung sorgen. Und es begann ein stiller, zäher Kampf. Am dritten Tag sind wir bei 50 Dollar angelangt, doch ich genieße die Ruhe und bleibe unnachgiebig. Am fünften Tag kam die Hilfe sehr unerwartet in Person des Hotelbesitzers des kleinen Badeortes, der kündigte nämlich dem Polizeihauptmann das tägliche Freibier, da ihn diese unlautere Konkurrenz mit Recht störte. Am sechsten Tag gibt es eine Verhandlung. Ich gebe mich als „mittellos" aus, denn bekanntlich hat man in Amerika nur ein Scheckheft und ein wenig Bargeld bei sich. Deshalb geht es jetzt um das Schicksal des Wagens, doch dieser ist gottlob auf dem Papier Eigentum meiner Begleiterin. Als man auch darüber hinweggehen will, setzt es einen Tränenstrom, der nach zwanzig Minuten auch die härtesten Herzen der Mexikaner rührt. Als echte Caballeros können sie eine Señora nicht weinen sehen. Um den Tränenschwall zu bremsen und doch ihr strenges Gesicht nicht zu verlieren, greifen die Herren Polizeioffiziere nacheinander in die Taschen und legen Dollarschein auf Dollarschein. Auch ich werde mit unmißverständlichen Gebärden eingeladen, meine letzte Münze hinzulegen. Dann drückt man das Häufchen Geld in die schmale Hand meiner Begleitung und sie

. . . in Kanada wurde ich zum Kommandanten der RCMP gebeten, dessen Gastfreundschaft, von Lunch und Whisky gewürzt, drei Stunden dauerte.

hört zu weinen auf. Immerhin muß sie das Sümmchen wieder auf den Tisch des Hauses legen, denn schließlich ist es ja die „Strafe". In Wohlgefallen löst sich das Tribunal auf. Für meine 50 Cent kaufen sich die hart mitgenommenen Caballeros in der nächsten Bar eine Cerveza. Wir aber bestiegen unser „befreites" Auto und fuhren 200 Meilen weit in eine andere Provinz, die eine weniger exekutive Polizei besitzt.

Schwer zu durchschauen waren hingegen die strammen Männer der „Royal Canadian mounted police", kurz RCMP genannt, die in einer Person Verkehrspolizisten, Detektive, Sheriffs und Zollorgane dieses nordischen Riesenlandes sind. Schon während meiner Fahrt durch den Urwald hatten sie sich für mich interessiert, und in Regina endlich wurde ich freundlich zu ihrem Kommandanten gebeten, nachdem ich begonnen

. . . nachdem Mr. Gilman von der Loopsquad in Chikago über eine Stunde neben meinem falsch geparkten Wagen gewartet hatte . . .

hatte, munter im Hof der Polizeitrainingsschule herumzuknipsen. Dessen etwas neugierige Gastfreundschaft dauerte, mit einem Lunch und viel Whiskys gewürzt, drei volle Stunden. Als ich wieder meinen zugesperrt gewesenen Wagen bestieg, wurde ich das unbestimmte Gefühl nicht los, daß die Polizeischüler inzwischen diesen und sein Gepäck auf das Genaueste durchsucht hatten. Der Colonel, den ich darüber befragte, sprach diplomatisch: „Entschuldigen Sie, daß ich Sie festhalten mußte, doch die Gerüchte haben sich als haltlos erwiesen!"

Mr. Gilman von der Loopsquad in Chikago hatte, wie viele seiner Kollegen, ein weiches Herz in einer rauhen Schale. Nachdem er über eine Stunde neben meinem falsch geparkten Wagen gewartet und die farbigen Hieroglyphen auf dessen Reifen betrachtet hatte, ging er in den nächsten Drugstore, um den Polizeitrecker zu holen, der meinen Wagen in den „Yard" abschleppen sollte. Da lief ich ihm in den Weg. Nun hatte ich keine Lust, meine letzten fünf Dollar zu opfern, um seinen Ärger zu besänftigen, und so fuhren wir zusammen zum „Headquarter". Fünf Minuten lang erzählte ich ihm, während wir im Zehnmeilen-Tempo dahinbummelten; von den vielen braven Kollegen, die mich stets zu pardonnieren pflegten. Da fühlte er sich wohl an seiner Ehre gepackt, sprang aus dem Wagen, warf mir seine Visitenkarte nach und rief mir zu „Whenever you get into trouble, call me up" (Wann immer Sie Hilfe brauchen, rufen Sie mich an!).

Seit dieser Begegnung habe ich in meiner Brieftasche stets eine kleine Sammlung von Visitenkarten Polizeigewaltiger oder deren Fotos. Mindestens zwanzig Adressen und ebenso viele Aufnahmen brachte ich von Abessinien mit heim. Leider wußte ich nach einem halben Jahr nicht mehr, als ich die versprochenen Abzüge verschicken wollte, welcher Namen zu jedem Foto gehörte. Hoffentlich konnten sie die Bilder untereinander austauschen.

Lämmchen gleich sind Österreichs weiß behandschuhte Verkehrspolizisten, wenn sie eine Nummerntafel der deutschen Bundesrepublik erspähen. Aus dem Rächer wird ein Lehrer und Mahner. Weniger entgegenkommend gegenüber den Tafeln aus dem Westen sind die uniformierten Mitglieder der östlichen Besatzungsmacht. Ein lieber Kollege, der zugleich Sportfahrer ist, vermochte sich nur dadurch zu retten, daß er auf offener Straße den Beweis dafür antrat, „artista" (Akrobat) zu sein, und dafür dieser deutschen Maschine zu bedürfen. Eine halbe Stunde lang war er mit den Bewaffneten „Achter" gefahren. Dann waren sie zufrieden und ließen ihn frei. Da ging es mir einmal an Persiens Grenze schlechter: Ich mußte, bevor ich ins Land durfte, eigens eine Fahrprüfung ablegen! *Ernst Wiese*

Unser Test:

BMW 501 V 8

Die ersten „tastenden" Versuche am Steuer hat der Tester verbotenerweise auf einem AGA (dessen eckiger rechter vorderer Kotflügel dabei die Form etwas einbüßte) unternommen. Nach der Fahrschule auf einem 10/50 PS-Adler war das erste Fahrzeug zum „Kinderschuhvertreten": ein BMW 309, einer jener Zwischentypen auf dem Wege vom Dixi zum 326-Zweiliter. Dieser 0,9 Liter-Wagen von 22 PS mit der Karosserie der Vorgängertype 1,2 Liter und der „Nachtahren" 315 und 319 war zu jener Zeit eine recht interessante Kleinwagenlösung. Raummäßig, wie gesagt, ein Wagen der damaligen Mittelklasse und eigentlich nur in Temperament und Spitze ein Kleinwagen, aber auch in Verbrauch und Haltungskosten. Der relativ hochtourige Stoßstangenmotor, dem man die Verwandtschaft mit den BMW-Flugmotoren irgendwie anmerkte, das Vierganggetriebe mit der serienmäßigen Synchronisation in den beiden oberen Gängen, Zentralschmierung, Normalrahmen völlig aus Rohren verschweißt, vordere Einzelradaufhängung usw. waren zu jener Zeit noch keineswegs üblich und kennzeichneten den BMW 309 als etwas wirklich Besonderes an Kleinwagen. Die Nachfolgetypen übernahmen die Karosserie und das Fahrwerk nebst Rahmen, erhielten jedoch 1½- bzw. 2-Liter-Sechszylindermotoren mit 34 bzw. 45 PS. Sie drangen in „sagenhafte" Leistungsgewichtsbezirke vor (315:25 kg/PS, 319: 20 kg/PS), und beide Typen hatten beispielsweise im direkten Gang 11 % Steigfähigkeit. Auch hier waren die BMWs etwas Besonderes, was ihnen damals den noch heute treuen BMW-Anhängerkreis schuf.

Aus dem 319-Motor entstand schließlich jener von Typ zu Typ leistungsmäßig weiterentwickelte Sechszylinder, der sich selbst im englischen Bristol findet und heute im 501 72 PS leistet. So schade es ist, daß die Kleinwagenidee seitens der Münchner ad acta gelegt wurde (wenn man das Motocoupé „Isetta" nicht als Ersatzlösung ansehen will), so sehr war die Auffassung richtig, daß man heute exquisiter sein müsse als je, denn die BMW-Leute haben nach wie vor ihren eigenen Kreis von Begeisterten. Der 501-Sechszylinder war weder in Leistung noch Spitze oder gar Temperament in seiner Hubraumklasse führend, wohl aber ein Spitzenprodukt, was Finish der Karosse, was Ausstattung und Weichheit der Bedienung angeht. Technisch gesehen, ist der BMW 501 gleichfalls eine Delikatesse, und ich stehe nicht an, sein Fahrgestell als eines der international interessantesten und reifsten zu bezeichnen: Breitrahmen aus Kastenlängs- und Rohrquerträgern, Drehstabfederung, relativ direkte und doch extrem weichgängige Tellerrad-Lenkung, vom Motor gelöstes Wechselgetriebe, Inkarnation einer hinteren Starrachse, nadelgelagerte Achs-Querlenker und dergleichen mehr, was das Herz eines Autoingenieurs höher schlagen läßt, und daraus resultierend eine außerordentliche feste Straßenlage und tadellose Federung. Der BMW 501 wurde damit zum ausgesprochenen Reisewagen, dessen Spitzengeschwindigkeit von 145 km/st für normale Ansprüche vollkommen ausreichte

Die Rufe derjenigen, die sich ihren BMW nun auch in punkto Fahrleistung als absolutes Spitzenprodukt wünschen, verhallten in München jedoch nicht ungehört. Aus dem Sechszylinder noch mehr Leistung zu holen, wäre sicherlich nur durch noch höhere Drehzahlen möglich gewesen, nachdem die Verdichtung mit 1:6,8 schon recht hoch lag. Detailänderungen an den Saugwegen usw. hätten nur mühsam noch bedeutende Prozente bringen können. Entscheidend bei der Überlegung, ob aus der 1971 ccm-Maschine mit gutem Gewissen noch mehr zu „erpressen" war, mußte schließlich wohl doch die Tatsache sein, daß noch höhere Drehzahl die Kolbengeschwindigkeit sozusagen in astronomische Höhe getrieben hätte, betrug sie doch beim 72 PS-Motor bei Nennleistung (4400 U/min) bereits 14 m/sec — kein Wunder bei diesem Motor, der vor 20 Jahren mit 66 mm Bohrung und 96 mm Hub als typischer Langhuber konzipiert worden war.

Die Münchner gingen auch hier konsequent ihren Weg und überraschten die Fachwelt mit dem ersten deutschen Nachkriegs-Achtzylindermotor. Bei nahezu quadratischem Hubverhältnis (74 mm Bohrung, 75 mm Hub) und 4800 U/min Nenndrehzahl beträgt hier die mittlere Kolbengeschwindigkeit 12 m/sec. Die ersten PS

Angaben sprachen von etwa 105 PS aus dem 2580 ccm-Motor, was runden 41 PS/Liter entsprach. Man durfte recht gespannt sein, denn bei Verwendung des 501-Fahrgestells und dessen Karosse war ein Leistungsgewicht von etwa 13 kg/PS zu erwarten, mithin ein äußerst temperamentvolles Fahrzeug mit sicherlich beispielloser Elastizität der Maschine im gesamten Fahrbereich. Die Auslieferung zog sich jedoch über Gebühr hinaus, und erstmals im Sommer letzten Jahres hatte ich persönlich Gelegenheit, ein paar Kilometer mit dem BMW 502 zu fahren. In den „Blauweißen Inpressionen" (Heft 13/54) schloß ich die kurzen Fahreindrücke mit den Worten: „Braucht man zu betonen, daß man sich auf die 14 Testtage freut? Denn es dürften 14 Festtage werden . . ." ab.

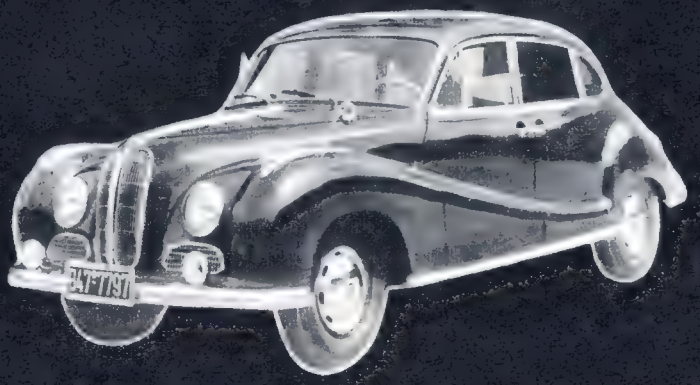
Es ging noch ein ganzes Jahr ins Land, bis das wahr wurde. Der Achtzylinder hielt inzwischen auch in der 501-Serie Einzug, und die seitherige Einteilung in die Zweigtypen 501 A und 501 B ist heute der Unterteilung in 501-Sechszylinder und 501-Achtzylinder gewichen. Damit ist etwas ähnliches gemacht worden, wie es in den USA gang und gäbe ist, wo dasselbe Fahrzeug einmal mit Sechszylinder-Reihenmotor und zum anderen mit V 8-Motor geliefert wird. Als Krone der BMW-Wagen wird der 502 gebaut, äußerlich erkennbar an seiner noch reicheren Ausstattung, den eingebauten Scheinwerfern und der breiteren Panorama-Heckscheibe. Hier finden die Meisterstücke des Achtzylindermotors Verwendung, die sich hinsichtlich Laufruhe und Leistung von ihren Brüdern vorteilhaft abzeichnen, denn hier sind 100 PS Leistung genannt, während die normale Maschine nominell 95 PS bei 4800 U/min abgibt.

Man kann den ersten deutschen Nachkriegs-Achtzylinder nicht mit einigen dürren Worten abtun. Daß ein Reihen-Achtzylinder im modernen Fahrzeug platz- und gewichtsmäßig nichts mehr zu suchen hat, ist klar. Als günstiger Anordnungskompromiß der Zylinder hat sich die V-Anordnung erwiesen, sowohl was Baulänge und -breite als auch Gleichlauf, Massenausgleich, Steuerung und Unterbringung der Anbauteile wie Vergaser, Luftfilter, Geräuschdämpfer usw. angeht. Die parallel in Reihe hängenden Ventile werden von der zentralen, zwischen den Blökken liegenden Nockenwelle über Stößel, Stoßstangen und Kipphebel gesteuert; die Kurbelwelle ist fünffach gleitgelagert. Außergewöhnliche Beachtung wurde natürlich, wie schon beim Sechszylinder, wieder der Schmierung geschenkt: Feinstfilterung im Nebenstrom und Wärmeaustauscher im Kühlwasserkreislauf. Das sind Dinge, deren Wert für das Erreichen und Einhalten der Betriebstemperatur ebenso entscheidend sind wie für lange Lebensdauer, aber noch längst nicht allgemeine Bautendenz. Auch hier ist BMW seinem früheren Namen nichts schuldig geblieben. Ein Doppelfallstrom-Vergaser modernster Bauart, sparsamen Betrieb im unteren und mittleren Drehzahlbereich und gute Spitzenleistung im oberen Drehzahlbereich garantierend, ist nahezu selbstverständlich bei einem derartigen Spitzenerzeugnis deutschen Automobilbaus.

95 PS aus 2580 ccm Hubraum bei 1:7,0 Verdichtung, entsprechend 37 PS/Liter, sind bei einem V 8-Motor modernster Prägung kein Hexenwerk und ein Beweis dafür, daß auf Höchstleistung kein gesteigerter Wert gelegt wurde. Im Vordergrund stand der samtweiche Lauf und eine gute Drehmomentcharakteristik. Da 160 km/st Höchstgeschwindigkeit offenbar mit 95 PS Leistung leicht zu erzielen waren — die zugehörige Motordrehzahl errechnet sich zu etwas über 5500 U/min, wo die Leistungskurve schon wieder abfällt —, galt es eher, den Tourencharakter dieses Motors zu unterstreichen. Man kann sagen, daß das eindrucksvoll gelungen ist. Das Maximaldrehmoment liegt mit 18 mkg bei 2500 U/min, also bei etwa halber Nenndrehzahl, womit eine günstige Voraussetzung für Elastizität gegeben ist, soweit diese nicht schon von vornherein durch einen Achtzylinder-V-Motor garantiert ist (schließlich kommen hier theoretisch auf jede Kurbelwellenumdrehung vier Arbeitstakte!).

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

BMW 501-ACHTZYLINDER



MOTOR

8 Zylinder in V-Form, Bohrung × Hub 74 × 75 mm, Hubraum 2580 ccm, Verdichtung 1:7, Leistung 95 PS bei 4800 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), Antrieb der Nokkenwelle durch Duplex-Rollenkette, 5 Kurbelwellen-Gleitlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt ca. 7,5 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 5,5 Liter) mit Feinstfilter im Nebenstrom, Doppelfallstrom-Vergaser Solex 30 PAAJ, Solex-Membranpumpen-Förderung, 70 Liter-Tank im Heck (8 Liter Reserve), Batterie 12 Volt 56 Amp. Std. (im Motorraum), 160 W-Lichtmaschine, max. Drehmoment 18 mkg bei 2500 U/min, Kolbengeschwindigkeit bei nomineller Höchstgeschwindigkeit (160 km/st) ca. 13,8 m/s, bei Nennleistung 12,0 m/s, bei 100 km/st (3460 U/min) 8,65 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung mit hydraulisch. Betätigung, Gelenkwelle mit 2 Gummigelenken zum Getriebe, vollsynchronisiertes ZF-Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 4,14, II. 2,35, III. 1,49, IV. 1,0, R 5,38, Lenkradschaltung, Ölmenge Getriebe 2,0 Liter, Hypoid-Hinterachsantrieb mit Übersetzung 4,225:1, Ölinhalt 2,0 Liter.

FAHRWERK

Kastenrahmen mit Rohrquerträgern, mit Aufbau verschweißt, vorn Einzelradaufhängung mittels Querlenkern und längsliegenden Torsionsstäben, hinten Banjoachse an Federhebeln und Dreieckslenker nebst Torsionsstäben, vorn und hinten Teleskopdämpfer, Reifen 6,40–15 extra, Kegelradlenkung 16,5:1, kleinster Wendespurkreis 11 m Durchmesser, hydraulische Bremse (vorn Duplex), 940 cm² Bremsfläche, Handbremse mechanisch auf Hinterräder.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2835 mm, Spurweite 1330/1416 mm, Bodenfreiheit 180 mm, Außenmaße 4730 × 1780 × 1530 mm, Eigengewicht vollgetankt 1460 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1800 kg.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	0– 45 km/st
II. „	0– 75 km/st
III. „	10–115 km/st
IV. „	15–160 km/st

Höchstgeschwindigkeit 164 km/st.

Beschleunigung

0– 60 km/st	7,2 sec
0– 90 km/st	14 sec
0–120 km/st	24,5 sec
0–150 km/st	42 sec

Leistungsgewicht

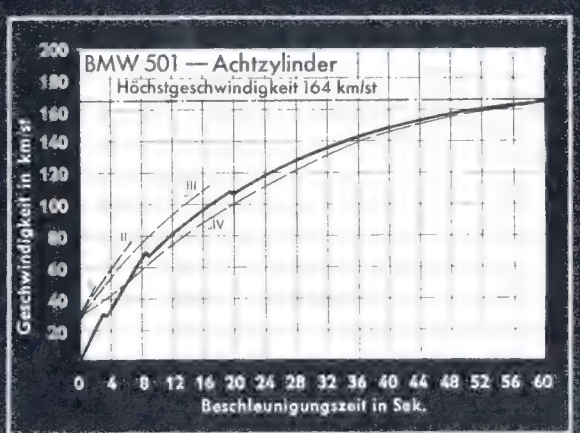
fahrfertig	15,4 kg/PS
voll belastet	19,0 kg/PS

Verbrauch

Testverbrauch ..... 15,5 Liter/100 km

PREIS

Limousine viertürig ..... DM 13950.—

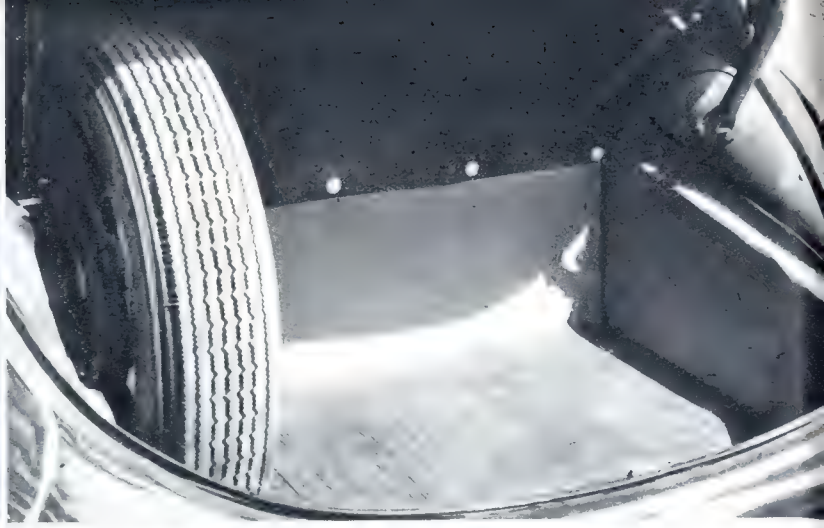


Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr ..... DM 375.–

Mindest-Haftpflichtversicherung im Jahr ..... DM 340.– + 5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr ..... DM 539.– + 5%



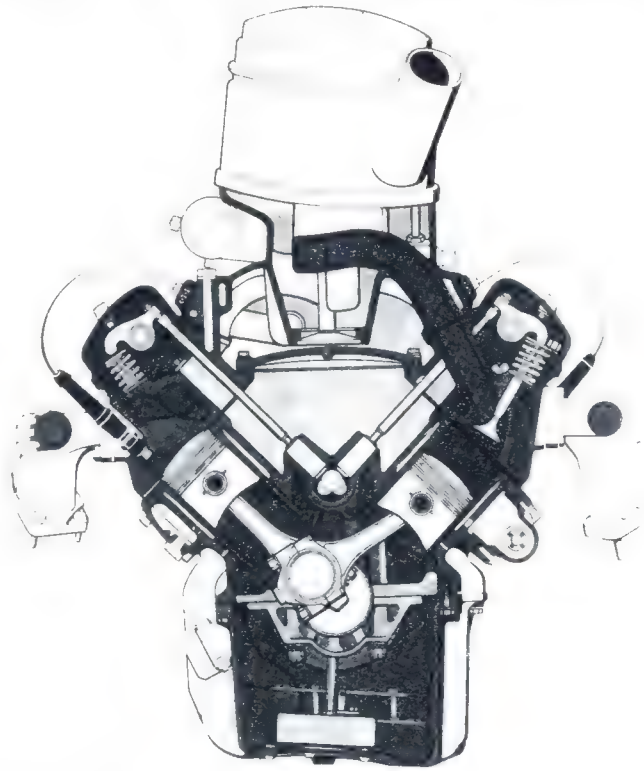
In der Tat habe ich in meiner Testpraxis an deutschen Motoren noch nichts Elastischeres und Gutmütigeres in die Finger bekommen. Als Beispiel: Mit 15 km/st im direkten Gang fahren geht — der Wagen rollt mit dem Leerlaufgas dahin und läßt sich anstandslos beschleunigen, zwar nicht gerade rasant (wer wollte das verlangen?), aber es geht. Im normalen Betrieb könnte man sich angewöhnen, im 2. Gang anzufahren und im übrigen nur den 4. Gang zu kennen. Ich habe das einige Zeit exerziert, denn des Interesses halber muß man so manches tun, was dem Techniker zwar gegen den Strich geht, aber einfach probiert sein will. Daß das aber bei einem Wagen zu machen geht, der über 160 Spitze läuft und auf deutschen Straßen nicht viele Gegner findet, ist mehr denn erstaunlich. Das ist beste Gebrauchswagen-Charakteristik!

Dabei fallen die zwei Dutzend Pferde mehr als beim Sechszylinder nicht etwa durch zorniges Wiehern auf. Die Maschine ist in allen Drehzahlbereichen unwahrscheinlich leise; man meistert alles sozusagen in spielerischer Eleganz. Das ist nun nicht nur ein Verdienst des Achtzylinders als solchem, sondern noch eher der sorgsamen Geräuschisolierung. Die hängenden Pedale ohne Schlitze im Bodenbrett, die Verblendung der Armaturenbrett-Unterseite, die sehr weiche Aufhängung des Motors, wie sie dank Trennung vom Wechselgetriebe und hydraulischer Betätigung der Kupplung möglich ist — sie alle trugen ihr Scherflein zu dieser vorbildlichen Laufruhe bei und beweisen die Wirksamkeit überlegter (wenn auch teurer und reparaturtechnisch nicht immer ganz glücklicher) Maßnahmen. Auch hier ist der BMW-Achtzylinder vorbildliche Extraklasse. Da die BMW-Karosserie Windgeräusche und Dröhnen so gut wie nicht kennt, ist so etwas wie ein Idealzustand erreicht, den man auf Langstrecken so oft wünscht und so selten verwirklicht sieht.

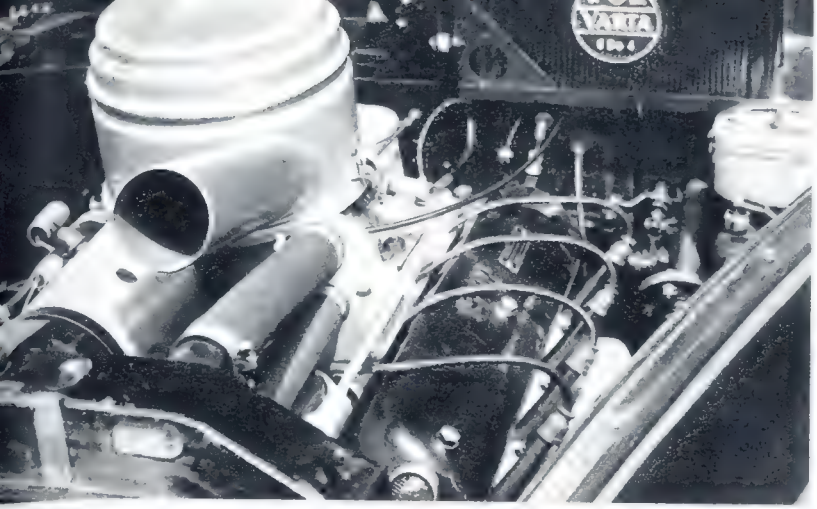
Der 501-Achtzylinder brachte vollgetankt, mit Radio, Werkzeug usw. 1460 kg auf die Waage. 15,4 kg/PS lassen allerhand an Fahrleistung erwarten, wenn ich auch persönlich vom Leistungsgewicht als Maßstab für die Fahrleistung nicht viel halte, weil diese Angabe weder die Achsübersetzung noch den Leistungsüberschuß bei mittleren Drehzahlen berücksichtigt. Über die erzielbare Beschleunigung gibt die entsprechende Kurve Aufschluß: ab Stand auf 90 km/st in 14, auf 120 km/st in 24,5 Sekunden. Der 72 PS-501 brauchte dazu runde 18 bzw. 36 Sekunden, der von uns 1953 getestete 65 PS-501 19,1 bzw. 39,3 Sekunden! Auf 150 km/st kommt der Achtzylinder in 42 Sekunden, auf die gern als Vergleichsmaßstab benützten 80 bzw. 100 km/st im dritten Gang in 12 bzw. 17,5 Sekunden. Vielleicht sollten die gestrichelten Linien im Beschleunigungsdiagramm noch stärker als sonst beachtet werden, nämlich die Beschleunigung in den Gängen ab 30 km/st: die 80 km/st werden im dritten Gang in 9,5 Sekunden, die 100 km/st in 13,5 Sekunden erreicht. Im vierten Gang sind 14 bzw. 20 Sekunden noch immer respektable Zeiten.

Der Beschleunigung direkt verhältig sind die Bergsteigefähigkeiten, wofür die Betriebsanleitung im direkten Gang maximal 12%, im dritten Gang 18%, im zweiten Gang 29% und im ersten Gang über 45% nennt. Sowohl die Bergsteigefähigkeit wie die Spitzengeschwindigkeit von 115 km/st im dritten Gang zeigt, daß der letztere nicht als ausgesprochener Beschleunigungsgang ausgelegt wurde. Das wird auch dem sportlich eingestellten Fahrer kaum als Mangel erscheinen, weil Überholvorgänge auf der Landstraße jenseits 115 km/st nicht gerade häufig sind und andererseits der dritte Gang in dieser gewählten Übersetzung der ausgesprochene Stadtgang ist, der entsprechend „Mumm" zeigt und doch bis herab zum 15 km/st-Tempo einwandfrei gefahren werden kann. Auf der Autobahn, wo Dauergeschwindigkeiten — von der Maschine her gesehen — von 150 km/st bedenkenlos zu halten sind (in der Praxis bei unserer täglich wachsenden Verkehrsdichte nur noch selten zu verwirklichen, wenn man nichts riskieren will), schluckt die große Reserve der Maschine alle Steigungen ohne einen Geschwindigkeitsabfall, der merklich auf das Durchschnittstempo drücken würde. Diese Reserve, notfalls durch den dritten oder gar zweiten Gang noch unterstützt, verkürzt auf der Landstraße Überholvorgänge so merklich, daß man die Bedeutung einer starken Maschine im Dienste der Verkehrssicherheit nicht nachdrücklich genug unterstreichen kann.

Die 72 PS-Maschine vermochte die Straßenlage des Wagens bei weitem nicht zu erschöpfen, und es war zumindest interessant, zu untersuchen, ob das nun bei der 95 PS-Maschine der Fall ist. Dank der auf extrem langem Pedalweg greifenden Kupplung war ein Durchdrehen der Hinterräder auf festem Boden beim Anfahren im zweiten Gang bei Vollgas nicht zu beobachten, im ersten Gang nur in Grenzfällen und wenn man es darauf anlegte. Ich denke hier an weit kleinere Wagen, wo solches Anfahren nicht ohne Kreischen und spritzende Steine vor sich geht (bei Frontantrieb natürlich besonders kritisch!). Die Vorderradaufhängung entspricht eh internationaler Tendenz, verfeinert freilich durch die Nadellagerung der Querlenker, welche die Eigenreibung auf ein Mindestmaß reduzieren und eine auf geringste Unebenheiten ansprechende Federung gewährleisten. Die Hinterachse könnte, als Starrachse ausgebildet, in den Augen so manches Sportbeflissenen als „rückständig" angesehen werden, wenn es sich dabei nicht um eine Starrachse in der höchstentwickelten Form handeln würde, wie sie im Prinzip auch bei der de Dion-Achse des Sport- und Rennwagens verwendet ist: sorgfältige und exakte Führung in Längs- und Querrichtung. Auch von hier aus ist also alles Erdenkliche für die Straßenlage getan, wobei die schrägstehenden Teleskopstoßdämpfer nicht fehlen. Auf die Tendenz zum Reifen kleinerer Felge und kleinen Fülldrucks ist BMW nicht eingegangen, was der Straßenlage bei normalen konstruktiven Mitteln nur zustatten kommt. Die leichtgängige und trotzdem sensible Lenkung ist eine weitere Voraussetzung. Man wird sich freilich bei jedem Fahrzeug um 100 PS Leistung der latenten kinetischen Energien bewußt bleiben müssen, um verantwortungsbewußt zu fahren, aber von „ungutem Gefühl", was die Straßenlage



Schnitt durch den BMW-V 8-Motor



Fahrersitz, Kofferraum und Motor des BMW V 8

des Achtzylinder-BMW angeht (auch bei bewußter Annäherung an die Grenze des Erlaubten), kann ich nicht berichten.

Im internen Kreise haben wir schon manchmal vor der Frage gestanden, wie das „Phänomen" der Empfindlichkeit einzelner Wagen gegenüber Straßenbahnschienen bzw. auf extrem glatter Strecke zustande kommt. Bei Wagen mit hinterer Pendelachse und sonst tadelloser Straßenlage kann man diese Empfindlichkeit beobachten, genauso aber auch bei Starrachswagen. Selbstverständlich werden Reifengröße, -profil und -druck stark überdeckende Einflüsse zeitigen; es ist aber erfahrungsgemäß durchaus nicht so, daß gute Straßenlage auf trockener Fahrbahn eine Garantie für gutes Verhalten auch unter den genannten Umständen darstellt. Zweifellos ist die Exaktheit der Radführung — bei der Starrachse mit Führung an Längsblattfedern ist diese nicht unbedingt gegeben, weil die Federpakete „seitlich weich" sind und nur durch schrägstehende Teleskopstoßdämpfer befriedigend im Zaum gehalten werden können — ein entscheidendes Kriterium, weiter aber auch die Änderung des Radsturzes und der Spurweite, die bei Einzelradaufhängung à la Pendelachse bei den unterschiedlichen Seitenkräften (wie sie von Schienen nun einmal ausgelöst werden) auftritt. Beim BMW ist diese Empfindlichkeit so gut wie überhaupt nicht vorhanden.

Die Fußbremse macht keine Ausnahme, was die angenehme Bedienung — siehe Lenkung und Kupplung — des 501 angeht. Mit ca. 50 kg Maximalpedalkraft ist auch für die Damenfahrerin die Gewähr für Vollbremsung gegeben. Ich habe zwar nicht so extreme Verzögerungswerte gemessen wie bei manchen anderen Wagen, kam aber doch bei etwa 40 kg Fußkraft aus Geschwindigkeiten unter 80 km/st auf Verzögerungen zwischen 7,5 bis 8 m/sec² und mit 10 kg Pedalkraft noch auf runde 3 m/sec². Aus hohem Tempo abgebremst, macht sich zwischen 100 und 80 km/st eine Art Rupfen bemerkbar, das sicherlich auf die Bremsbeläge zurückgeht und somit zu beheben sein müßte. Vielleicht hätte der 501-Achtzylinder mit ehrlichen 160 km/st Spitze etwas größere Bremsfläche verdient als der Sechszylinder (940 cm²), nachdem hier die Gefahr, sehr viel öfter aus 140 km/st abbremsen zu müssen, doch größer ist als beim schwächeren Typ. Schnelleres Erschöpfen der Bremsreserve ist naturgemäß nicht zu vermeiden; auf alle Fälle muß die kleinere Bremsfläche auf Kosten der Belag-Lebensdauer gehen. Ich kann nicht sagen, daß mich die BMW-Bremsen einmal im Stich gelassen hätten, aber ich bin nun einmal ein Verfechter großer spezifischer Bremsfläche.

Schnellfahren geht nicht umsonst, das ist wohl jedem klar. Trotzdem bedarf der angegebene Test-Gesamtverbrauch von 15,5 Liter/100 km einiger kommentierender Worte. Die Verbrauchskurve, wie sie mir vom Werk für den 502 vorliegt, ist insofern eine Ausnahme, als sie das Ansteigen des Verbrauchs in den unteren Geschwindigkeiten, wie man es gewohnt ist, nicht zeigt. Nun ist der Doppelvergaser eine Sache für sich, die natürlich eine ganz andere Charakteristik des Teillastverbrauchs erbringt. Die Werkskurve nennt bei 20 km/st einen Verbrauch von 6 Liter/100 km, der bei 60 km/st auf 8,5, bei 80 km/st auf 9,4, bei 100 km/st auf 10,4 und erst ab hier steiler werdend auf 11,9 Liter/100 km bei 120 km/st anwächst, um bei 160 km/st 19,5 Liter/100 km zu erreichen. Ab 110 km/st dürfte demnach die zweite Vergaserstufe in Funktion treten, was sich aber — im Gegensatz zum Mercedes 300 b mit dem vergleichbaren Register-Vergaser — nicht durch einen Druckpunkt im Gaspedal bemerkbar macht. Der Normverbrauch wird, bei 80 km/st ermittelt (höhere Meßgeschwindigkeit läßt die DIN 70 030 nicht zu), mit 11,1 Liter/100 km genannt. Der Testverbrauch ergab sich über rund 2000 Kilometer mit sehr viel Stadt- und schneller Autobahnfahrt, während Teilmessungen bei gemütlicher (aber nicht langsamer) Landstraßenfahrt zwischen 12,5 und 14 Liter/100 km ergaben. Wer es nicht auf Hetzfahrten anlegt und die Maschine nicht auf letzte Reserven beansprucht, wird mit 12—14 Liter/100 km zu rechnen haben. Das Werk schreibt Superkraftstoff vor, und man tut gut daran, das zu befolgen, wenn sich mit Normalsprit auch nur bei scharfem Beschleunigen im direkten Gang im unteren Drehzahlbereich Klingeln zeigte.

Die Ausstattung des 501-Achtzylinders entspricht derjenigen des 501-Sechszylinders und braucht deshalb nicht besonders beschrieben zu werden. Überdurchschnittlicher Komfort und das wohltuende Bewußtsein, daß ein „Sparen" nirgends fühlbar wird, betreffe es nun die Ausstattung oder die Sitzgestaltung, macht den BMW, wie gesagt, zum ausgesprochenen Reisewagen, was vom „inneren" Komfort — angenehme Bedienung und absolute Laufruhe — nur noch unterstrichen wird. Für den Beifahrer ist der vordere Haltegriff allerdings nur in vorgebeugter Position erreichbar, und man wünschte ihn sich auch für den Ernstfall gepolstert. Was die Außenform angeht, ist der BMW sicherlich nicht der Erkenntnis letzter Schrei, aber eben auch in dieser Hinsicht etwas Exquisites (es soll noch Gegner der Pontonform geben!). Mit der ausgesprochenen Betonung der Kotflügel, den auf der hinteren Stoßstange sitzenden Rückstrahlern und der runden, stark gewölbten Heckform ist die BMW-Karosserie ein typischer Vertreter überkommener Bauform, die nichtsdestoweniger sehr viel Innenraum und geringen Luftwiderstand ergibt. Schließlich sollte man nicht vergessen, daß die BMW-Leute ihre Fertigung aus dem Nichts stampfen und wohl oder übel an Vorhandenes anknüpfen mußten. Vielleicht wäre ein BMW mit 08/15-Karosserie nie das geworden, was er heute ist! Man mag sein Äußeres ablehnen — seine inneren Qualitäten überdauern alle Modestreitfragen, und das scheint mir sehr viel mehr als „blendende" modernste Außenform bei enttäuschenden technischen Merkmalen.

Dipl.-Ing. W. Buck

Fotos: Studio Schwaben
Zeichnung: Siegfried Werner

Der übliche Versuchsablauf: Mit einem Thunderbird wird der zum Wrack verurteilte Wagen gegen eine schwere Holzbarriere gezogen. Er ist durch ein weiteres Kabel mit einem Aufnahmewagen verbunden.

Anschnallgurte im Kommen

Vor mehr als 40 Jahren besuchte Glenn H. Curtiss, einer der Pioniere der amerikanischen Luftfahrt, den Überlebenden eines Flugzeugabsturzes im Hospital. Das offene Wasserflugzeug kam in eine Böe, der Pilot wurde aus dem Sitz gewirbelt und getötet, während der Passagier mit einem Sicherheitsgurt festgeschnallt, den Absturz aufs Meer

Empfindliche elektronische Instrumente spielen eine wichtige Rolle bei den von Ford durchgeführten Versuchen. Hier wird die Nase der künstlichen Versuchsperson durch ein Kabel mit dem Aufnahmewagen verbunden.

mit der Maschine mitmachte und mit dem Leben davonkam. Als Curtiss diese Geschichte gehört hatte, befaßte er sich sofort mit der Ausbildung serienmäßiger Anschnallgurte, die seitdem aus der Fliegerei nicht mehr wegzudenken sind. Das war im Jahre 1912: Es mußten 40 Jahre vergehen, bis auch die Kraftfahrt sich ernstlich mit dem Problem beschäftigte.

Voran gingen die Ärzte und Universitäten. Eine Analyse von rund 1000 Unfällen mit Toten und Verletzten ergab, daß das Herausgeschleudertwerden aus dem Wagen die häufigste Ursache für schwere Verletzungen war. Die Wagentüren öffneten sich bei mehr als der Hälfte aller Unfälle. Die zweithäufigsten Verletzungsursachen sind Windschutzscheibe und Armaturenbrett, und ihnen folgt die Steuersäule, die man als einen Speer beschrieben hat, der auf das Herz des Fahrers zielt.

Erst kürzlich hat die Vereinigung der amerikanischen Chirurgen, deren Mitglieder ja täglich mit den blutigen Folgen von Autounfällen zu tun haben, eine Resolution an die US-Auto-Industrie herausgegeben, die u. a. besagt: „Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, daß ein großer Prozentsatz tödlicher und anderer Verletzungen durch ziemlich einfache Änderungen an der Autokonstruktion vermieden werden könnten, so z. B. durch Festhalten der Insassen durch Anschnallgurte."

Amerika mit seinen jährlich 36 000 Verkehrstoten und 1¼ Millionen Verletzten ist fest entschlossen, gegen diese schlimmste Krankheit des Auto-Zeitalters etwas zu unternehmen. Und schon haben sich zwei von den 3 Großen dazu bequemt, diesem Sicherheits-Trend zuzustimmen. Ende April war es die Chrysler-Corporation, die Anschnallgurte zum serienmäßigen, vom Händler lieferbaren Zubehör für alle Modelle erklärte und im Juli folgte die Ford Motor Company, nachdem sie zuvor alle ihre Ford-, Mercury- und Lincolnhändler mit Anschnallgurten beliefert hatte. Beide Firmen haben nach ihren Angaben zwei Jahre mit Anschnallgurten experimentiert. Ford-Vicepräsident Earle S. MacPherson erklärte, daß die von seinem Ingenieursstab künstlich herbeigeführten Zusammenstöße, bei denen künstliche Puppen als Passagiere dienten, den hohen Wert von Anschnallgurten bewiesen hätten. Und weiterhin: Diese Untersuchungen werden in dem neuen Ford Research and Engineering Center auch auf andere stoßabsorbierende Konstruktionen ausgedehnt, die Verletzungen bei Unfällen verringern helfen sollen. Wir werden diese Sicherungen bzw. Vorrichtungen für die Sicherheit in die Produkte der Ford Motor Company so schnell wie möglich einbauen."

Den Fordleuten genügte nicht das erreichbare statistische Material über Verkehrsunfälle, um ihre Maßnahmen danach zu treffen. Sie schufen sich daher selbst Unfallbedingungen, die nach dem Zusammenstoß genaue Werte über Geschwindigkeit des Aufpralls, Bewegungen nach dem Abgebremstwerden usw. ermöglichen. Zu diesem Zweck lassen sie jeweils eine Ford-Limousine, von einem Thunderbird gezogen, gegen

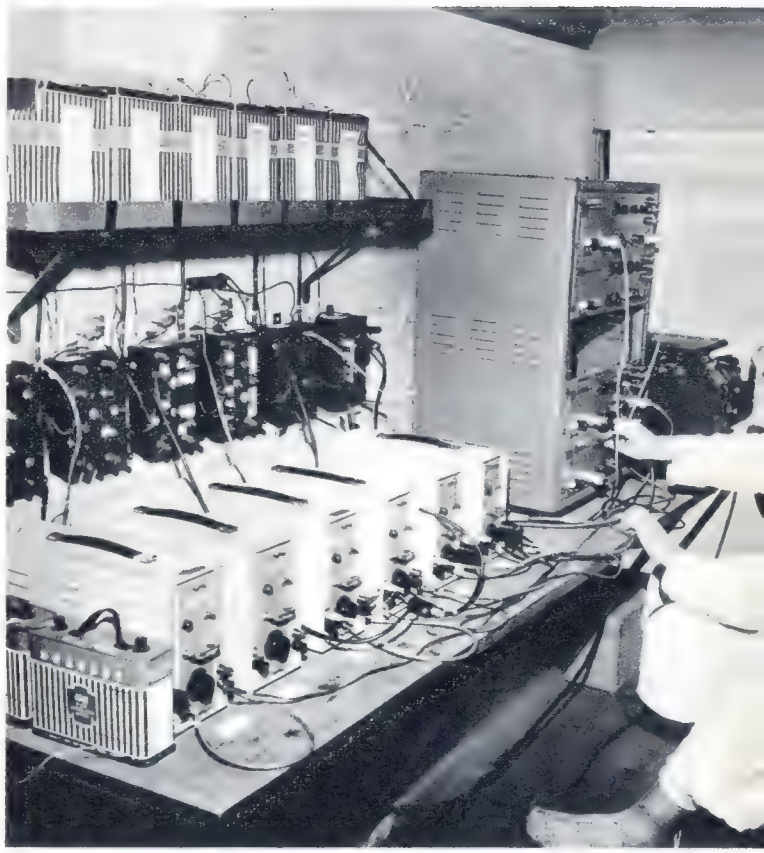
Der Moment des Zusammenstoßes. Der Thunderbird hat sein Schlepptau gelöst, aber alle Bewegungen und Drücke, die im Wageninnern durch den Aufprall ausgelöst werden, werden im Aufnahmewagen genauestens registriert.

eine massive, aus Stämmen bestehende Mauer fahren. Im Wagen sitzt ein Mannequin, geformt aus Stahl und Plasticmaterial, das in Gewicht und Größe dem durchschnittlichen Fahrer entspricht. Dieser „anthropomorphic dummy" genannte künstliche Fahrer ist über ein ingeniöses System von Elektronen-Relais und ein langes Kabel mit einem Lastwagen verbunden, der neben dem Unfallwagen herfährt und mit Hilfe seiner äußerst empfindlichen elektronischen Instrumente jede Phase des Aufstoßes von Kopf und Körper des „dummy" festhält. Vom Zusammenstoß selbst wie von seinen Folgen auf Fahrzeug und Fahrer werden natürlich eine Reihe von Aufnahmen gemacht.

Fletcher N. Platt, der Fordmanager für Verkehrssicherheit, (so etwas gibt es bei den Großen in Detroit, und es gibt auch jeweils einen Beauftragten für das Personenwagen-Sicherheits-Programm!), meinte, daß die aus diesen Tests gesammelten Erfahrungen zu Entwicklungen in naher Zukunft führen würden, die, weil auf einem völlig neuen Konzept automobiler Sicherheit beruhend, revolutionär für die gesamte Industrie sein dürften. Man sieht: das Argument der inneren Sicherheit beginnt sich im Autobau durchzusetzen, wenn auch zunächst erst im amerikanischen. Entscheidend für den Durchbruch scheint zu sein, daß die fraglichen amerikanischen Stellen nicht mit Werbesprüchen, auf die Windschutzscheibe geklebten bunten Papierpunkten und Greuelmärchen argumentieren, sondern mit ingenieursmäßigen, klaren Versuchen, deren Ergebnisse Beweiskraft besitzen.

Vielleicht läßt sich das auch von dem Experiment eines aufgeweckten Schülers namens George Sitts aus Ilion, New York, behaupten. George hat eine Vorrichtung mit zwei Spielzeugautos auf einem zwei Meter langen Brett gebaut, die, durch eine Feder ausgelöst, aufeinander zufahren und zusammenstoßen. Vorher aber hat er in jedes Auto Passagiere in Form zweier säuberlich ausgeblasener, danach mit roter Tinte gefüllter Eier gesetzt. Einmal liegen die Eier drin, wie Fahrgäste auf ihrem Sessel sitzen, die anderen aber sind durch einen Anschnallgurt aus Klebestreifen festgelegt. Was passiert? Während nach dem Zusammenstoß das „Blut" aus den nicht festgelegten Eiern des einen Wagens strömt, weisen die Eier mit den „Anschnallgurten" nicht einmal einen Sprung auf. Zuschauer, die dem Versuch beiwohnen, pflegen danach kleinlaut zu fragen, wo sie sich Anschnallgurte beschaffen können.

H. U. Wieselmann



Der Aufnahmewagen ist die Registrier-Zentrale der zahllosen von der Ford Motor Company durchgeführten crash tests. Zeit und Intensität des Aufpralls der verschiedensten Teile der Versuchsperson werden hier durch elektronische Instrumente wissenschaftlich registriert.

Aerodynamische, aerostatische, hydrodynamische und hydrostatische BREMSEN

Die Entwicklung unserer Bremserei hält zweifellos mit der Entwicklung unserer Motoren nicht Schritt. Über die Gesetze des Kraftschlusses zwischen Reifen und Fahrbahn können wir ja mit einer Ausnahme, der aerodynamischen Bremse von Mercedes, nicht hinweg. Was uns aber beunruhigt, das ist in erster Linie das *„Fading"*, die ungenügende Dauerfestigkeit unserer Bremseinrichtungen bei langen Autobahngefällen oder der Abfahrt von Alpenpässen. Bei unseren üblichen Reibungsbremsen mit bakelitgetränkten Belägen beruht das Fading einmal darauf, daß durch ungenügende Wärmekapazität und Wärmeabfuhr der Bremsen die Temperaturen der Bremsbeläge und Bremstrommeln zu hoch steigen können, und zum anderen darauf, daß bei Überschreitung bestimmter Temperaturgrenzen, welche in der Größenordnung von 400° C liegen mögen, die einfachen Gesetzen folgende "Trockene" sog. *Coulombsche* Reibung sich in die kleinere und äußerst verzwickten Gesetzen folgende „geschmierte Reibung" verwandelt. Es ist also sehr verständlich, wenn man sich nach anderen Bremsmöglichkeiten umschaut.

Ganz radikal ist die aerodynamische Luftbremse, wie sie nach vielfältigen, weniger geglückten älteren Versuchen neuerdings Mercedes-Benz bei Rennsportwagen mit anscheinend größtem Erfolg angewendet hat. Sie besteht in einer künstlichen Vergrößerung des Luftwiderstandes des Fahrzeuges. Entsprechend wirkt sie bei hohen Fahrgeschwindigkeiten kräftig, bei niedrigen wenig oder nicht, — ist also für unsere bremskranken Gebrauchsfahrzeuge leider nur von geringem Interesse.

Eine aerostatische Bremse könnte man sich bei Preßluftantrieb des Kraftfahrzeugs vorstellen, daß also der Motor durch einen Kompressor Preßluft herstellte, welche sich an den Treibrädern arbeitsleistend in Preßluftmotoren entspannte. Da diese Antriebsweise aus vielen Gründen nicht praktisch ist, dürfte eine solche aerostatische Bremsung bisher weder vorgekommen sein, noch künftig Aussichten haben.

Anders steht es mit den hydrodynamischen und hydrostatischen Bremsen. Die bieten sich von selbst an, wenn das Fahrzeug hydrodynamischen oder hydrostatischen Antrieb hat. Hydrodynamischen Antrieb haben ja in erster Linie die Amerikaner mit ihren hydrodynamischen Getrieben. Diese kennzeichnen sich ja durch geringe Kraftschlüssigkeit, hohen Schlupf und entsprechend verhältnismäßig geringen Wirkungsgrad. Entsprechende hydrodynamische Bremsen mit Schaufelrädern würden ähnlich der aerodynamischen Bremse nur bei verhältnismäßig hohen Drehzahlen brauchbare Bremsdrehmomente entwickeln, — könnten uns also auch schwerlich helfen.

Etwas anderes ist es, wenn hydrostatischer Antrieb vorliegt, wie er vor einigen Jahrzehnten von Lenz versuchsweise verwirklicht wurde, wie der Klatte-Omnibus ihn zu verwirklichen versuchte und wie neuerdings der Henschel-Räumer und der Güldner-1,2 to-LKW ihn haben. Wenn solcher hydrostatischer Antrieb besteht, bei welchem der Motor zwangsläufig durch Kolbenpumpe oder Kapselwerk Arbeitsöl unter Druck in Bewegung setzt und an den Treibrädern entsprechende Kolbenmotoren (wie früher die Wassermotoren in Mutters Waschküche) oder Kapselwerke arbeiten, dann ist eine hydraulische Bremsung unmittelbar der Räder eine Kleinigkeit. Man braucht nur den Flüssigkeitsumlauf durch ein passendes Ventil zu drosseln. Die Bremswärme tritt dann im ganzen Flüssigkeitssystem verteilt auf, und das Bremsöl kann also verhältnismäßig leicht, gegebenenfalls durch einen zusätzlichen Kühler, auch bei Dauerbremsung vor bedenklichen Temperaturen bewahrt werden. Solche hydrostatische Bremsung, welche große Zukunftsaussichten haben dürfte, ist auch bei gewöhnlichem mechanischen Antrieb von Kraftfahrzeugen denkbar. Die Bremstrommeln würden dann leichte Kapselwerke enthalten, welche einem Ölstrom Geschwindigkeit und Druck erteilen würden, worauf durch Drosseln die Bremswirkung mit kleinsten Steuerkräften und feinster Regelbarkeit sich auch für Dauerbremsung erreichen ließe. Ob solche hydrostatische Bremsung unsere jetzige Reibungsbremsung in absehbarer Zukunft ablösen wird oder nicht, sei dahingestellt. Auf lange Sicht dürfte sie jedenfalls aussichtsvoll erscheinen.

Für Dauerbremsung benutzt man heute ja gern den Motor in niedrigen Gängen, bei Zweitaktmotoren mit pneumatischer Verbindung der Zylinder, ferner Verstärkung der Motorbremsung, wie beim Krupp-Zweitakt-Diesel oder durch Auspuffdrosselung wie bei der Saurerbremse, — auch durch elektrische Bremsung der Kardanwelle, wie bei dem Telma-System. Alle diese an sich heute bestens bewährten und empfehlenswerten Verfahren haben nur die eine Schwäche, daß sie bei Bruch der Kardanwelle versagen.

Wa. O.

Europäische

Das alte Gasthaus „George Inn" in Southwark, London

Spanien ohne Madrid und Deutschland ohne Berlin gesehen zu haben, ist nicht weiter schlimm. Aber London, die Stadt mit mehr Einwohnern als ganz Holland, nämlich fast 11 Millionen, ist so sehr ein Konzentrat alles Englischen, daß niemand behaupten kann, England zu kennen, ohne London erlebt zu haben, ja, daß viel mehr ein Besuch von London eine Reise durch ganz England ersetzen kann als umgekehrt.

London, das ist ein Mosaik aus lebendiger Vergangenheit und Gegenwart, aus unwandelbarer Tradition und Fortschritt, aus Weltstadt und heiliger Sonntagsruhe — die Wachablösung in der Whitehall, der selbst am Piccadilly Circus (wo man, einem Sprichwort zufolge, jeden Menschen der Erde trifft, wartet man nur lange genug) unglaublich diszipli-

Alte Towerwache

1. L

Nelson-Säule am Trafalgar-Square

Parlamentsgebäude und Westminsterbridge

Metropolen

nierte, reibungslose Verkehr, die Redner im Hydepark (wo man außer gegen Gott und die Königin praktisch für und gegen alles Stellung nehmen darf), die Bankgebäude in der City (das Finanzzentrum des Sterlinggebietes, in dem ein Drittel des Welthandels abgewickelt wird), der gerade durch seine Bescheidenheit das Selbstbewußtsein der Engländer hervorhebende Wohn- und Amtssitz des Ministerpräsidenten in der Downing Street 10, die Hafenanlagen, die die größten der Welt zu sein beanspruchen, der feierliche Einzug des jährlich wechselnden Lord Mayor, des Londoner Oberbürgermeisters, die keine Rücksichten auf den Geschmack der ausländischen Besucher kennende Küche . . .

Aber erleben Sie selbst! *Walter Dierks*

DON

Die „Nadel der Cleopatra"

Fachwerkhäuser in Londons Regent Street

Der Ambassadors Court im St. James-Palast Fotos: BTC

Trafalgar-Square – Ruhe inmitten der City

Probefahrt mit dem neuen Skoda 1100

Selbstverständlich konnten die wenigen Minuten, in denen ich die neueste Schöpfung der tschechischen Skoda-Werke probefahren konnte, nur einen ersten Eindruck vermitteln. Da dieser jedoch der bleibende sein soll, wie man mir versicherte, will ich ihn hier schildern. Vorerst aber muß etwas weiter ausgeholt werden.

Bei der Brüsseler Ausstellung zeigte man einen neuen Prototyp, der vorerst „Orlik" benannt war. Man erkannte in ihm ohne weiteres einen neuen Skoda, nähere Angaben waren aber nicht zu erhalten. Vereinzelt erschienen dann in den tschechischen Fachblättern einige Bilder mit nur spärlichen Angaben über dieses Fahrzeug, das drüben unter dem Decknamen „Spartak" in Erprobung ging. Diese Versuchsreihe war aber schon insofern interessant, als man nach der Herstellung der ersten Wagen eine größere Anzahl davon verschiedenen Fahrern mit der Auflage zur Verfügung stellte, zu bestimmten Zeiten im Werk vorbeizukommen und über die gesammelten Erfahrungen genau zu berichten.

Bei der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt im Juni tauchte nun dieser Wagen erstmals in einer Sportveranstaltung und damit in der mitteleuropäischen Öffentlichkeit auf. Zwei Wagen hatten Erfolg, der dritte fiel durch Sturz aus. Schon bei der Abnahme hatte das nunmehr endgültig als Skoda benannte Fahrzeug das Hauptinteresse des Publikums auf sich gezogen, zumal bei dieser Veranstaltung sonst nichts Neues oder gar Sensationelles zu sehen war.

Wie sich nun bei dieser Abnahme herausstellte, hat Skoda im wesentlichen die Konstruktion des 1200er-Typs übernommen. Sowohl dessen Zentralrohrrahmen als auch die Pendelachse und die Vorderradaufhängung findet man, mit einigen Verbesserungen versehen, in dem neuen Typ wieder. Recht nett ist die geräumige Karosserie anzusehen, wovon ich höchstens die Formgebung des Kühlergrills ausnehmen möchte.

Die reichlich breite Tür bietet einen bequemen Einstieg, und zwar durch die schräg nach vorne umklappbaren Lehnen der Vordersitze auch für die hinteren Mitfahrer. Die große Tür reicht bis zur Vorderkante des Rücksitzes. Der Beinraum ist vorn und hinten reichlich bemessen, er wird allerdings durch den beim Zentralrohrrahmen zwangsläufig etwas großen Tunnel beeinträchtigt. Besonders der Tunnel über dem Getriebe ist auffallend groß. Mit dem Heckfenster führt Skoda eine überzeugend praktische Errungenschaft ein: nach dem Lösen eines in der Mitte des fensterumrahmenden Profilgummis liegenden Metallstreifens kann man das Heckfenster mühelos herausnehmen und mit der Frontscheibe austauschen. Bei Steinschlag oder kleinen Unfallschäden dürfte dieser Gedankenblitz eines Konstrukteurs, der anscheinend selbst viel fährt, dankbar empfunden werden. Wer auf der Reise schon einmal eine der modernen „Butzenscheiben" hat bezahlen müssen, wird mir mehr als recht geben. (Bei „sicheren" Autos gibt's das nicht: die haben Windschutzscheiben aus Verbundglas. — Redaktion.)

Technische Daten

Motor: Reihen-Vierzylinder, Viertakt, OHV, Bohrung × Hub 68 × 75 mm, Hubraum 1089 ccm, Verdichtung 1:7, Leistung 40 PS bei 4200 U/min., Fallstromvergaser Jikov 32 SOP, Batterie 12 Volt 40 Amp.st., 200 W-Lichtmaschine, max. Drehmoment 7,5 mkg bei 2900 U/min.

Kraftübertragung: Untersetzungen: I. 4,27, II. 2,46, III. 1,59, IV. 1,0, Rückwärts 5,61, Hinterachse 4,78.

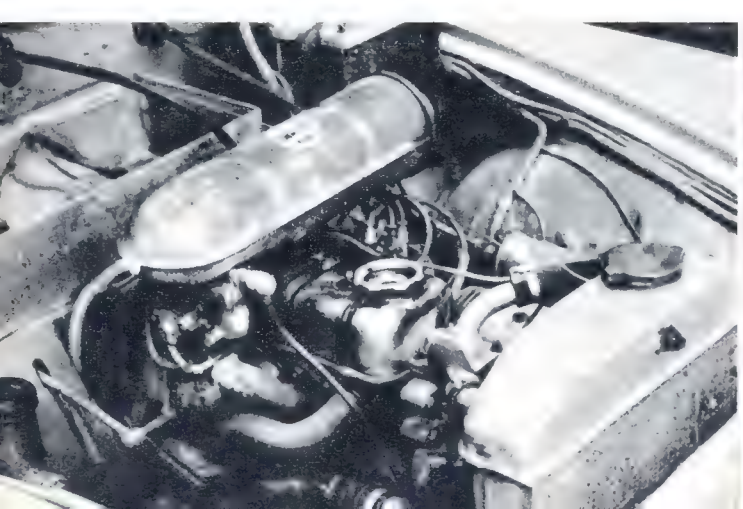
Allgemeine Daten: Radstand 2400 mm, Spur 1200/1250 mm, Reifen 5,50–15, Wendekreis 10 Meter, Eigengewicht 950 kg, Gesamtgewicht 1300 kg, Höchstgeschwindigkeit 110 km/st, Kraftstoffverbrauch etwa 9 Liter/100 km.

Bei der Kofferraumkonstruktion dachte man hingegen sichtlich weniger und schob das Reserverad liegend unter eine Zwischenwand, die etwas hoch angebracht werden mußte, da ansonsten das Rad nicht über die rückwärtige Stoßstange herausgehoben werden könnte. Mit einer kleinen Sutte im Karosserieboden knapp neben dem linken Hinterrad könnte man das Reserverad vertikal stellen und hätte damit offensichtlich mehr Gepäckraum gewonnen — anscheinend reisen die Tschechen aber nicht allzuviel! Der Deckel des Kofferraumes wird durch Drahtzug geöffnet, der mittels eines unter dem linken rückwärtigen Seitenfenster liegenden Zugknopfes betätigt wird. Die Türklinken sind wie beim 1200 durch Herausheben des einen und Hineindrücken des anderen Endes zu öffnen — hört sich komplizierter an als es ist, ermöglicht aber eine sehr glatte Seitenfläche. Für die Freunde großer Räder sei noch die Dimension der Bereifung vermerkt: 5,30 - 15 — entgegen allen anderen Tendenzen!

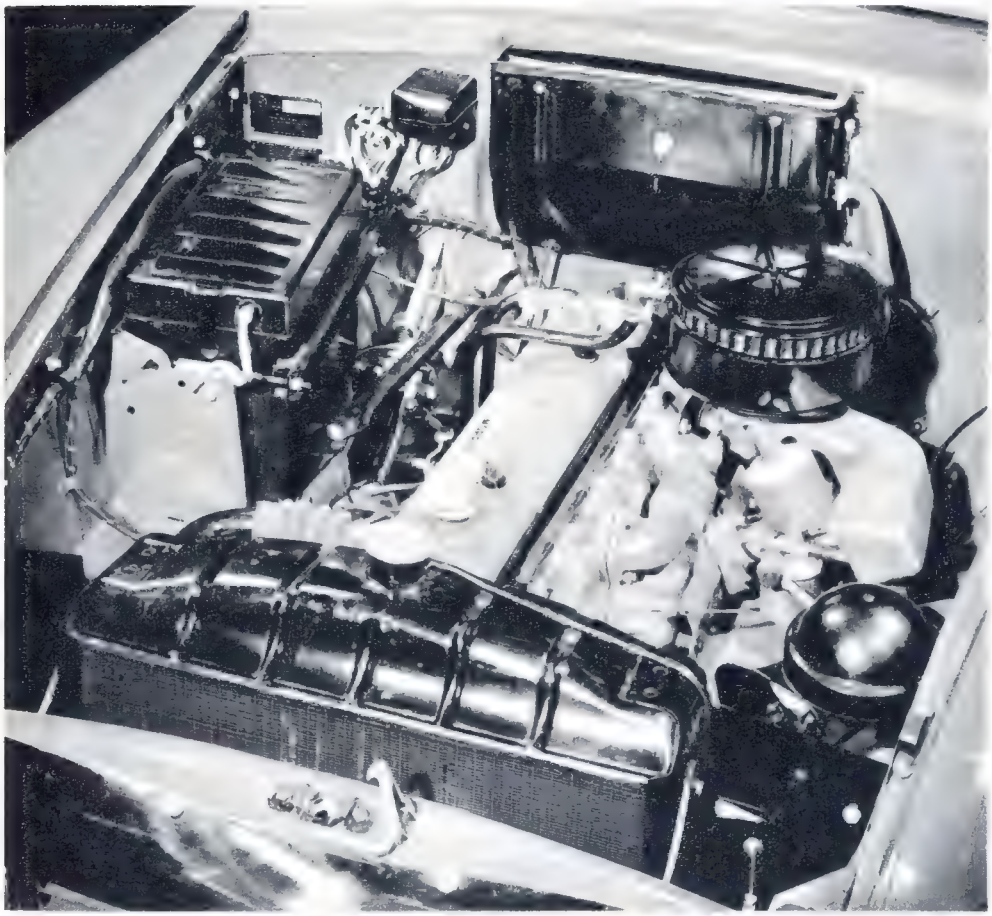
Der von mir gefahrene Wagen, der mehr als 37 000 Versuchs- und Wettbewerbskilometer hinter sich hatte, war natürlich nicht so in Ordnung, wie man es von einem neuwertigen Wagen erwartet. Der 40 PS-Motor erwies sich als sehr elastisch, so daß man im IV. Gang ruckfrei aus 20 km/st heraus beschleunigen konnte. Die Kugelschaltung des Vierganggetriebes mit Synchronisation des III. und IV. Ganges war nicht allzu leichtgängig. Dasselbe galt auch von den Bremsen, die wohl mehr Pedalweg aufzuweisen hatten als dies üblich ist, trotzdem aber noch sehr gute Verzögerungswerte ergaben. In den einzelnen Gängen, selbst im direkten, wurde die erreichbare und auf dem Tourenzähler ersichtliche Nenndrehzahl von mir reichlich ausgenützt und ließ den Skoda als ausgesprochen sportlich zu fahrenden Tourenwagen erkennen. Die Federung neigt ebenfalls mehr zur sportlichen Seite hin, schluckte aber trotz einer gewissen Härte die Unebenheiten der Pflasterstraße und des gleichfalls befahrenen Karrenweges gut und angenehm, ohne Nickschwingungen oder Kurvenneigung aufzuweisen. Das Fahrzeug erwies sich als sehr kurvensicher und in kritischen Situationen leicht zu beherrschen, ja selbst auf schlechten Straßenbahnschienen verhielt es sich noch ausgesprochen fromm.

Der von mir gefahrene Wagen wird im wesentlichen dem Inlandsmodell entsprechen (Standardausführung), während für den Export ein Deluxe-Modell geschaffen wird, das nicht nur Synchronisation des II., III. und IV. Ganges, sondern auch Lenkradschaltung aufweisen wird. Die serienmäßige Ausstattung mit Radio wird ebenfalls erwogen. Vor 1956 wird er allerdings nicht lieferbar werden.

Erich H. Werunsky



Isis – ein neuer Morris



Die Nuffield-Gruppe hat mit der Produktion eines neuen Sechszylinderwagens, des Morris-Isis begonnen, der die höchste Leistung aller bisher gebauten Morris aufweist. Mit ihm wird die Politik der englischen Autofabriken fortgeführt, für ein und denselben Wagen verschiedene Motortypen zu liefern. Der Isis ist im Prinzip nichts anderes als der Morris-Oxford bzw. Morris-Cowley, die mit Anderthalbliter-Vierzylindermotoren von 1,5 bzw. 1,2 Litern Hubraum geliefert werden, diesmal jedoch mit einem Sechszylinder-Stoßstangen-Motor von 2639 ccm ausgerüstet. Dieser Motor ist wiederum praktisch jener, der in den Austin A 90- und Wolseley 6/90-Typen enthalten ist.

Im Isis leistet er 87 PS bei 4250 U/min und ist so ausgelegt, daß er sein höchstes Drehmoment von 17,2 mkg bereits bei 2000 U/min abgibt. Obwohl der Radstand des Isis etwas verlängert wurde, um die Sechszylinder-Maschine aufnehmen zu können, entsprechen die Innenmaße der Karosserie beinahe völlig denen des Oxford (Sitzbreite vorn 124,5 cm, hinten 142,2 cm, Raum zwischen Front- und Rücksitzen je nach Sitzverstellung 28 — 38 cm). Obwohl der neue Typ über ein Vierganggetriebe verfügt, wird er ein Fahrzeug für schaltfaule Leute darstellen, da er über eine besonders große Geschmeidigkeit im direkten Gang verfügt. Die folgenden Werte wurden bei der Prüfung eines der allerersten Modelle erreicht und geben, wenn auch noch keine endgültigen Ziffern, so doch einen Eindruck von den zu erwartenden Leistungen. Mit 2 Personen besetzt, beschleunigte der Isis im IV. Gang in 8,6 sec von 50 bis 80 km/st und in 10,7 sec von 80 bis 110 km/st. Bei der Beschleunigung durch die Gänge brauchte er 5,8 sec von 0 bis 50, 12,9 sec von 0 bis 80 und 17,8 sec von 0 bis 100 km/st. Bei einer gleichbleibenden Geschwindigkeit von 80 km/st wurden 8,4 Liter pro 100 km verbraucht, während die Spitzengeschwindigkeit bei rund 140 km/st lag.

Vom Isis gibt es zwei Karosserie-Ausführungen, nämlich die viertürige Limousine und einen Station wagon, der 8 Personen Platz bietet.

Gordon Wilkins

Ein Turbinenwagen von Austin

Auf englischen Straßen kann es passieren, daß einem ein Austin-Sheerline vorfährt, der sich äußerlich in fast nichts vom Normalmodell unterscheidet und höchstens durch sein seltsames Auspuffgeräusch auffällt. Es handelt sich um den Austin-Versuchswagen mit Gasturbine, der am Kennzeichen TUR 1 kenntlich ist. Das Fahrzeug hat inzwischen mehrere tausend Meilen hinter sich gebracht.

An Einzelheiten ist bekannt, daß der Motor einen zweistufigen Verdichter hat, der von einer dreistufigen Turbine angetrieben wird, an die sich die eigentliche Arbeitsturbine und ein Wärmeaustauscher anschließt; er leistet ca. 127 PS. Der Auspuff wird, wie normal, in zwei allerdings stärkeren Rohren unter dem Fahrzeug nach hinten geleitet; die Auspufftemperatur ist zwar höher als beim Kolbenmotor, aber in keiner Weise gefährlich. Das Triebwerk weist keine Kupplung und nur zwei Vorwärts- bzw. Rückwärtsgänge auf. Auf der Lenksäule sitzt ein Hebel, der den Einsatz der verschiedenen Brennkammern zu regulieren gestattet (Brennstoffersparnis im Teillastbetrieb). Auch die Fördermenge des Verdichters kann vermutlich auf hydraulischem Wege beeinflußt werden. Unter der vorderen Stoßstange sitzt ein großer Ölkühler. An Instrumenten sind u. a. ein bis 25 000 U/min gehender Drehzahlmesser und Thermometer für die Einlaßtemperatur der Turbine bzw. für die Lagertemperaturen von Verdichter und Turbine vorhanden. Der Versuchsstab steht unter Leitung von Dr. J. H. Weaving.

Gordon Wilkins

Wozu ist die Straße da . . . ?

Heinz Rühmann meinte damals in seinem hinlänglich bekannten Schlager: „. . . zum Marschieren!" Er ahnte damals wohl nicht, wie recht er eines Tages haben würde. Die Zeiten haben sich inzwischen geändert, und wir stehen auf dem Standpunkt, daß die Straßen zum Fahren da sind. Auch zum schnellen Fahren! Aber leider meinen nur *wir* das und keineswegs die für den Straßenbau Verantwortlichen. Wir lasen — und wir geben es zu, daß wir es zwei- oder sogar dreimal taten, weil wir es nicht sofort begriffen hatten —, daß die zukünftigen deutschen Autobahnen nicht mehr so schnurgerade wie nur eben topographisch möglich, sondern in mehr oder minder sanften Windungen, Kurven und Bogen verlaufen sollen, damit . . . ja, warum eigentlich? . . . damit die Autofahrer in Hinkunft nicht mehr einschlafen!

Eine amtliche Verlautbarung! Bitte! Keineswegs von uns erfunden. Man kann es in zahlreichen Tageszeitungen der letzten Wochen nachlesen.

In der Tat! Der technische Fortschritt, aus menschlichen Gehirnen geboren, kennt keine Grenzen mehr!

Es gab einmal Zeiten, da baute man die Straßen um . . . zig Ecken herum, weil die Anlieger, Landwirte zumeist, sich dagegen wehrten, daß man ihnen ihre Äckerlein beschneide. Ein Enteignungsgesetz gab es damals nicht, es wurde u. W. erst beim Bau der Eisenbahnen angewendet und durchgeführt. Weil die Eisenbahnbauer von damals bestrebt waren, schnelle Verbindungen zwischen zwei sogenannten Verkehrsknotenpunkten zu schaffen, führten sie ihre Linien so schnurgerade wie nur möglich — auch dann, wenn sogar recht große Orte abseits liegen blieben und gezwungen waren, ihre Bahnhöfe weit außerhalb des Zentrums aufzubauen. Siehe Darmstadt und andere Städte mehr.

So stellt sich unser Zeichner dann den Verkehr auf den neuen Autobahnen vor.

Die Erbauer der ersten deutschen Autobahnen zeigten ebenfalls das Bestreben, bei der Linienführung die schnellste, das heißt die kürzeste und das wiederum heißt die gerade Verbindung zwischen Städten oder Bezirken zu schaffen. Napoleon hatte das mit seinen strategischen Straßen zwar schon einmal (und zwar noch konsequenter) vorexerziert, aber für den deutschen Straßenbau war das neu, und die Feststellung, daß die Autobahnen für eine für damalige Verhältnisse recht hohe Geschwindigkeit gebaut würden, wirkte geradezu sensationell. Kurven gab es nur da, wo es entweder die Topographie erzwang oder der zweckvolle Verlauf der Linienführung es notwendig machte. Im übrigen ging man mit dem Lineal an die Landschaft heran, was logisch, zweckvoll und richtig war. Daß man im Interesse der geraden Linienführung sogar stellenweise recht erhebliche Steigungen in Kauf nahm, wird in erster Linie von den Lastkraftwagenfahrern als Fehler empfunden.

Mit großer Freude erleben wir, daß es sich im Augenblick an den Autobahnen rührt. Es wird nicht nur geplant, sondern auch gearbeitet. Im Ruhrgebiet ist man daran, in Aschaffenburg ist die Bauleitung für die Strecke Frankfurt—Würzburg in Funktion getreten, die Autobahnkreuzung am Flughafen Frankfurt ist nahezu beendet und — erfreulicherweise — beginnt man, das Verbindungsstück der bisherigen Kölner Autobahn zur Autobahn Frankfurt—Mannheim zweibahnig auszuführen, nachdem der Einbahnbetrieb auf dieser Strecke zu zahlreichen Unfällen geführt hatte.

Aber — es soll ja nicht dabei bleiben. Weitere Strecken sind geplant, und zum Teil ist man bereits daran, die Vermessungsarbeiten vorzunehmen. Darum — ehe es zu spät ist — möchten wir versuchen, den für die Linienführung Verantwortlichen klarzumachen, daß Autobahnen keine Strecken sind, die unbedingt das Prädikat „landschaftlich reizvoll" gewinnen müssen. Wo es sich von selbst ergibt — um so besser. Autobahnen sind Schnellstraßen —, sind es ganz besonders in einer Zeit, da alle Fahrzeuge zunehmend schneller werden, die Lastwagen nicht ausgenommen. Wir wollen hier das Thema von der sechsbahnigen Autobahn gar nicht anschneiden, das würde das Vorstellungsvermögen unserer Finanzbehörden vermutlich übersteigen — obwohl sie eines Tages gebaut werden müssen, wenn wir an unserer Verkehrsdichte nicht ersticken wollen, wie es teilsweise heute schon der Fall ist. Aber die Idee, Autobahnen in Schlängellinien zu bauen, damit dadurch die Fahrer vor der Gefahr des Einschlafens bewahrt bleiben, die ist wirklich absurd.

Selbstverständlich gibt es schwere Autobahnunfälle, die auf das Einschlafen der Fahrer zurückzurufen sind. Und gewiß ist diese Gefahr auf langen, schnurgeraden Strecken größer als auf kurvenreichen Stücken, die eine höhere Aufmerksamkeit abverlangen, aber — in welchem Verhältnis stehen die Einschlaf-Unfälle zur gesamten Benutzerzahl? Vielleicht eins zu einer Million. Und für diese vereinzelten Fälle (wobei die Schuld am Einschlafen wohl immer auf andere Ursachen zurückzuführen ist, wie Arbeitsüberlastung, Überbeanspruchung des Fahrers usw.) sollen wir nun alle in Zukunft in Schlangenlinien auf der Autobahn spazierenfahren? Für alle schnellen Wagen, wie Porsche, Mercedes 220 und 300 usw., sind die bereits vorhandenen Kurven schon eine Gefahr. Ist nämlich in diesen Kurven der Mittelstreifen mit Gebüsch bepflanzt (was wegen der nächtlichen Blendung angenehm ist), dann können sie bei rascher Fahrt nicht erkennen, ob sich dort vorne nicht gerade zwei Lastwagen im Schneckentempo zu überholen versuchen!

Wir protestieren gegen Schlängel-Autobahnen, denn hinter dieser fixen Idee steckt wieder einmal ein Fünkchen von jener verteufelten deutschen Schulmeisterei, die mit erhobenem Zeigefinger sagt: *Ich* werde euch das Schnellfahren schon abgewöhnen!

Wir brauchen Autobahnen, die der technischen Entwicklung des modernen Verkehrs angepaßt sind! Dazu sind sie da. Und nicht dazu, um übermüdete Menschen vor dem Einschlafen zu bewahren.

Carl Otto Windecker

Amerikanische Autowäsche

Es ist noch gar nicht so lange her, da war das Waschen des Wagens auch in den USA eine Arbeit, die sich das Familienoberhaupt für das Weekend aufsparte, um mit viel Ambition, Gartenschlauch, Eimer und Schwamm dem vielgeprüften Fahrzeug wieder eine fabrikneue Erscheinung abzuzwingen. Noch 1946 gab es hier nicht mehr als 50 Autowäschereien — heute sind es deren 2000 oder mehr, und 1500 davon als Großbetriebe eingerichtet, welche täglich bis zu 1000 Wagen waschen können und auch waschen. Mit 1 bis 1.50 Dollar pro Wagen hatte diese Industrie 1954 etwa 100 Millionen Kunden und nahm etwa 20 Millionen Dollar ein. Abgesehen davon kamen noch weitere 20 Millionen für Extradienste herein, wie Wachsen und Polieren. Manche Großstationen geben ermäßigte Preise, wenn man gleichzeitig 10 Gallonen Benzin kauft — Sonnabend jedoch sind alle Spezialpreise aufgehoben und gerade da sieht man die meisten Wagen, die für das Wochenend blitzblank gesäubert werden. Detroit allein hat 200 Wäschereien, New York 150 und Los Angeles 135. Die ganze Operation ist vollkommen mechanisch. Der ständige Strom der Wagen auf dem laufenden Band erinnert an die Werke, wo sie hergestellt werden. Der Besitzer fährt den Wagen nur zum Anfang des Bandes, wo er am vorderen Stoßfänger angehängt wird und dann seine Fahrt durch die Anlage beginnt. Zuerst wird das Innere mit Staubsaugern gesäubert, sodann geht es in schneller Folge durch Dampf, Seife, Wasserbad, Spülen und Heißluft-Trocknen. Gesamtzeit vom staubigen Eingang bis zum glitzernden Ausgang: zwei Minuten. In einigen Anlagen kontrollieren elektrische Apparate die Mischung von Seife und Wasser, injizieren genaue Mengen von Dampf unter das Fahrgestell, drehen die Wasserstrahlen an und ab, und ein elektrisches Auge zählt die Fahrzeuge. Kein Mensch weit und breit zu sehen.

Neue Scheinwerfer in USA

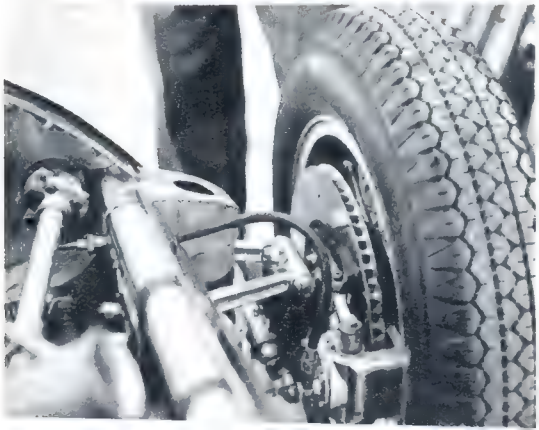
Seit Mitte Juli werden alle Fahrzeuge in den USA von der Fabrik aus serienmäßig mit den neuen, verbesserten „Sealed Beam"-Scheinwerfern ausgerüstet. Es ist dies endlich der Erfolg einer vierjährigen Zusammenarbeit von Industrie und Behörden, und nun sind die neuen Scheinwerfer in allen außer zwei Staaten der USA sowie in Kanada als vorschriftsmäßig erklärt worden. In den zwei Staaten Georgia und Florida werden Händler zunächst die Lampen so einstellen, daß sie nicht mehr Licht werfen als die alte Type. Die neuen Lampen werden das Nachtfahren leichter und sicherer gestalten, da sie etwa 30 Meter weiter reichen und durch verbesserte Konstruktion auch bei Regen und Nebel die Sicht sehr verbessern. Die neuen Lampen können ohne weiteres mit den jetzt gebräuchlichen ausgetauscht werden, sie bestehen ebenso wie diese aus einer hermetisch geschlossenen Einheit von Glühfäden, Spiegel und Schutzglas. Sie sind bereits überall ohne weiteres erhältlich.

H. G. S.

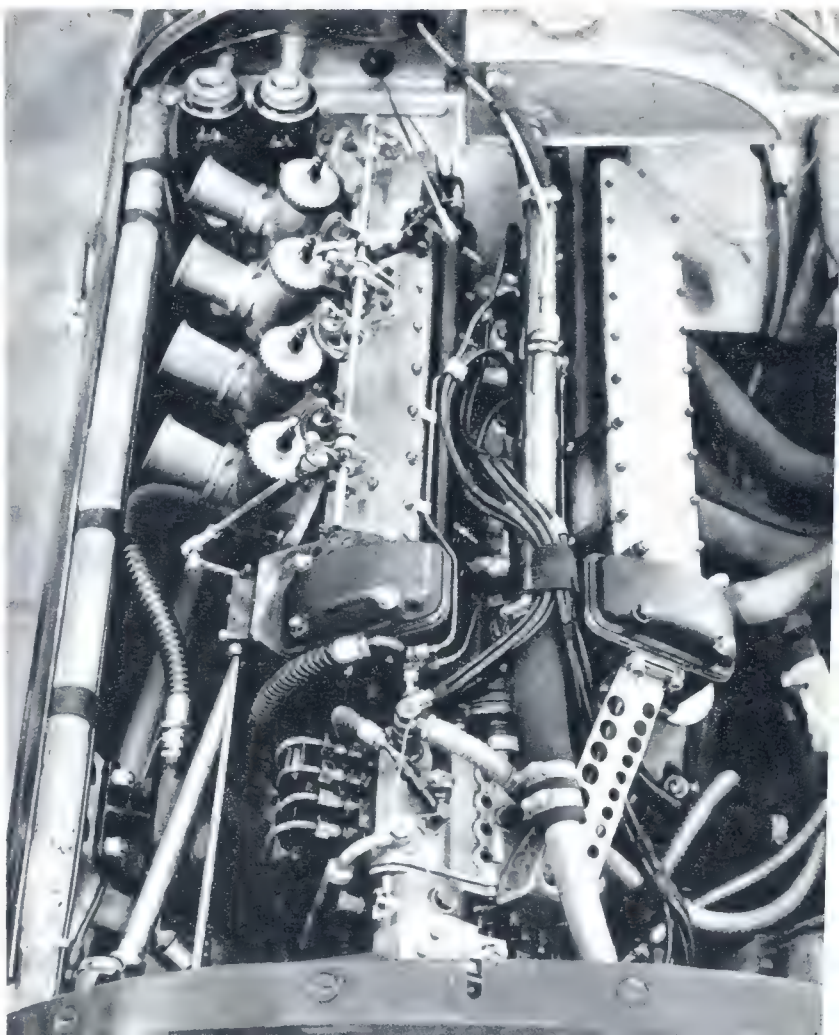
Der englische Vanwall-Rennwagen

Der englische Vanwall-Special, der in Monte Carlo mit Mike Hawthorn am Steuer kaum überzeugen konnte, hat inzwischen einen Leistungsstand erreicht, der ihn in Aintree sogar dem Hecktankwagen von Ferrari mindestens ebenbürtig sein ließ. Das auf Veranlassung des englischen Lagerfabrikanten Tony Vandervell entstandene Fahrzeug hat als Antriebsaggregat einen Vierzylinder-Motor (96 × 86 mm = 2490 ccm) mit direkter Benzineinspritzung. Die Regelung der Luftzuführung erfolgt unabhängig voneinander für jeden Zylinder über ein Vergaser-Schiebersystem. Die von zwei obenliegenden Nockenwellen gesteuerten Ventile haben Haarnadelfedern, die frei liegend zwischen den im Gehäuse laufenden Steuerwellen und dem Zylinderkopf eingebaut sind. Der Ventiltrieb ist vom 500 ccm-Norton-Motor übernommen worden. Als Leistung werden 265 PS bei 8100 U/min angegeben. Das mit Scheibenbremsen ausgerüstete Fahrwerk hat hinten eine De Dion-Achse und vorn einzeln aufgehängte Räder mit Schraubenfedern. Für den Rahmen zeichnet die Firma Cooper verantwortlich.

G. M.



Fahrersitz, Vorderradaufhängung und Antriebsaggregat des englischen Vanwall-Special-Rennwagens Fotos: Weitmann



Runde um Runde

Langstreckenversuche mit dem Mercedes Benz 300 SLR führte die Daimler-Benz AG im Hinblick auf die diesjährige Carrera Panamericana Mexico auf dem Nürburgring durch, an denen neben Fangio, Moss, Kling und Uhlenhaut auch der Franzose André Simon und Graf Trips beteiligt waren. Bei dieser Gelegenheit gelang es Stirling Moss, mit dem Rennwagen einen neuen inoffiziellen Nürburgring-Rundenrekord aufzustellen. Moss erreichte 9:39,7 Min. = 141,6 km/st. Am darauffolgenden Tag jedoch verbesserte Fangio diese Zeit erheblich, er kam auf die phantastische Rundenzeit von 9:33,3 Min., was einem Durchschnitt von 143,23 km/st entspricht. Damit wurde der von Hermann Lang 1939 aufgestellte Rekord von 9:43,1 Min. = 140,8 km/st unterböten. Lang erzielte 1939 diese Zeit mit dem Mercedes-Benz-Rennwagen der von 1938 bis 1940 gültigen Formel. Er war mit einem 3 Liter-Zwölfzylindermotor mit Zweistufengebläse ausgerüstet, der etwa 460 PS hergab. Fangio und Moss fuhren den neuen Formel 1-Rennwagen, der als Antriebsaggregat einen Reihenachtzylinder-Saugmotor von 2,5 Liter und 290 PS Leistung hat. Eindeutiger konnte das großartige Können von Fangio und auch von Moss kaum demonstriert werden als mit diesen Rekordrunden auf dem Nürburgring.

*

Mit 130,34 km/st gewann der erstmalig auf Porsche 550 startende englische Rennfahrer Stirling Moss den Großen Preis von Lissabon in der Klasse bis 1500 ccm. Moss war von der Daimler-Benz AG. an das Haus Porsche ausgeliehen worden. Die Nächstplacierten in dieser Konkurrenz wurden die Portugiesen Nogueira und Marscarenas sowie der Düsseldorfer Seidel, alle auf Porsche Spyder. Moss drehte mit 134,43 km/st auch die schnellste Runde und stellte damit einen neuen Rundenrekord auf. Marscarenas siegte auf Mercedes-Benz 300 SL im Rennen um den Pokal der Stadt Lissabon, bei dem auch die nächsten beiden Plätze von Mercedes-Benz 300 SL belegt wurden.

Sieger in der großen Klasse wurde der junge Amerikaner Masten Gregory auf 3 Liter-Ferrari vor dem Schweizer de Graffenried auf 3 Liter-Maserati und dem Portugiesen Sales auf Ferrari.

*

Einen Ferrari-Sieg mit Castellotti/Trintignant gab es beim 10-Stunden-Nachtrennen von Messina (Sizilien). Das italienisch-französische Team legte insgesamt 157 Runden = 1202,33 km zurück. Der von den Brüdern Sgorbati auf 2 Liter-Osca im Vorjahre aufgestellte Rekord stand auf 1096,86 km. Castellotti/Trintignant fuhren einen 3 Liter-Ferrari. Damit ist das von der italienischen Regierung nach Le Mans für Rennen mit Renn- und Sportwagen über 2 Liter ausgesprochene Verbot hinfällig geworden. Zweite wurden Santos/Caballen auf 2 Liter-Ferrari mit 1144,41 km und dritte Defilippis/Musitelli auf 2 Liter-Maserati. Musso und Maglioli schieden aus. Mieres, der sich zusammen mit Bordoni auf 3 Liter-Maserati als dritter placieren konnte, drehte mit 133,68 km/st die schnellste Runde.

*

Der Große Bergpreis am Schauinsland wurde abgesagt. Dagegen hat die ONS jetzt als einziges Rennen für Sportwagen über 1,5 Liter nach der Katastrophe von Le Mans den Großen Preis von Berlin genehmigt, der am 25. September auf der Avus stattfindet. Es überrascht uns, daß der AvD noch so viel Mut aufbringt, wenigstens dieses Rennen zu veranstalten, nachdem er als einziger europäischer Automobil Club seinen Grand Prix ohne überzeugende Gründe nicht durchführt. Im Hinblick auf die Genehmigung des Avusrennens wird der französische Automobil Club den Grand Prix von Frankreich auf den 2. oder 9. Oktober verlegen.

*

Enzo Ferrari wird zum Großen Sportwagenpreis von Schweden, der am 7. August auf einer 6,53 km langen Rundstrecke bei Kristianstad stattfindet, Castellotti entsenden. Auf einem Jaguar-Werkswagen startet Mike Hawthorn, Luigi Musso fährt den 3 Liter-Maserati, Salvadori und Collins werden auf dem Aston-Martin-Werkswagen antreten, und Mercedes-Benz ist mit dem MB 300 SLR vertreten, der von Fangio und Moss gesteuert wird. Kling und Graf Trips fahren mit dem MB 300 SL in der Gran Turismo-Klasse, während von Frankenberg auf Porsche im Rennen der Serienwagen startet. Es ist anzunehmen, daß außer Castellotti noch mehrere andere Ferrari und Maserati aus Italien erscheinen werden. Das Hauptrennen geht über 209,18 km.

*

Es ist möglich, daß Luigi Villoresi doch wieder aktiv wird. Wie wir aus Italien erfahren, hat ihm Graf Orsi bereits vor dem Großen Preis von England angeboten, den Maserati zu fahren. Villoresi soll akzeptiert haben, mußte aber aus persönlichen Gründen für Aintree absagen, so daß Simon den Wagen erhielt. Inzwischen ist nun Perdisa bei Maserati ausgeschieden. Der junge Bologneser Student soll auf Wunsch seines Vaters vorerst keine Automobilrennen mehr fahren. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß der kürzlich tödlich verunglückte Rennfahrer Dalla Favera ein Freund der Familie Perdisa war. Es ist also durchaus möglich, daß Villoresi an Perdisas Stelle in den Maserati-Stall eintritt. Gigi scheint jetzt den Tod seines engsten Freundes Alberto Ascari einigermaßen überwunden zu haben. Sollte Perdisa wirklich endgültig abtreten, dann würde dem italienischen Automobilsport ein sehr junger Fahrer mit außergewöhnlichen Fähigkeiten verlorengehen.

*

Ein Akt einmaliger menschlicher Hilfsbereitschaft auf dem Gebiet des Sportes hat sich jetzt in Italien ereignet. Eine Sammlung des italienischen Automobilclubs für die Witwe und die Kinder Alberto Ascaris brachte die Summe von 24 863 880 Lire, das sind rund 170 000 DM. Dieser Betrag ist Mietta Ascari übergeben worden. Die Zeichnungslisten wurden am 30. Juni abgeschlossen.

*

Daß die Atmosphäre für den Motorsport nach wie vor aufgeschlossen ist, zeigte sich beim internationalen Motorradrennen auf der Solitude. Obwohl es sich hier nicht um einen Weltmeisterschaftslauf handelte und die angesetzten Sportwagenrennen nicht genehmigt wurden, fanden sich über 200 000 Zuschauer ein, die einen interessanten Renntag ohne jeden durch am Rennen beteiligte Fahrzeuge verursachten Unfall erlebten. Bei den einzelnen Rennen gab es folgende Ergebnisse: 125 ccm: 1. Lottes, MV-Agusta, 121,1 km/st; 250 ccm: 1. Baltisberger, NSU, 136,9 km/st; 350 ccm: 1. Kavanagh, Moto Guzzi, 142,3 km/st; 500 ccm mit Seitenwagen: 1. Faust/Remmert, BMW, 132,1 km/st; 500 ccm: 1. Zeller, BMW, 145,0 km/st. Schnellste Runde des Tages: Zeller mit 147,2 km/st.

*

Beim Motorradweltmeisterschaftslauf in Assen (Holland) gewann der Engländer Geoffrey Duke auf Gilera mit 128,58 km/st die 500-ccm-Klasse, bei den Seitenwagen bis 500 ccm siegten die Deutschen Faust/Remmert auf BMW mit 116,08 km/st, die sich damit den Weltmeistertitel für 1955 gesichert haben. In der 350-ccm-Konkurrenz konnte sich der Australier Kavanagh auf Moto Guzzi mit 125,61 km/st als erster placieren, während der Schweizer Taveri auf MV-Agusta mit 122,07 km/st die 250-ccm- und der Italiener Ubbiali auf MV-Agusta mit 112,97 km/st die 125-ccm-Klasse gewann. Damit sind die Titel in der 125er-Konkurrenz bereits endgültig an Ubbiali, in der 350-ccm-Kategorie an Lomas (Moto Guzzi) und bei den Halblitermaschinen an Duke gefallen, während nur noch die 250-ccm-Klasse offen ist. Hier führt H. P. Müller (NSU) mit 15 Punkten vor Lomas (MV-Agusta) mit 14 Punkten. Die Entscheidung fällt hier beim Großen Preis von Europa in Monza.

*

Einen neuen absoluten Geschwindigkeitsrekord für Motorboote stellte der Engländer Donald Campbell, Sohn des bekannten Automobilrekordhalters Sir Malcolm Campbell, auf dem Ullswater-See in England auf. Campbell erreichte mit seinem mit einem Düsenaggregat ausgerüsteten Rekordboot 325,6 km/st Durchschnitt für die Meßstrecke.

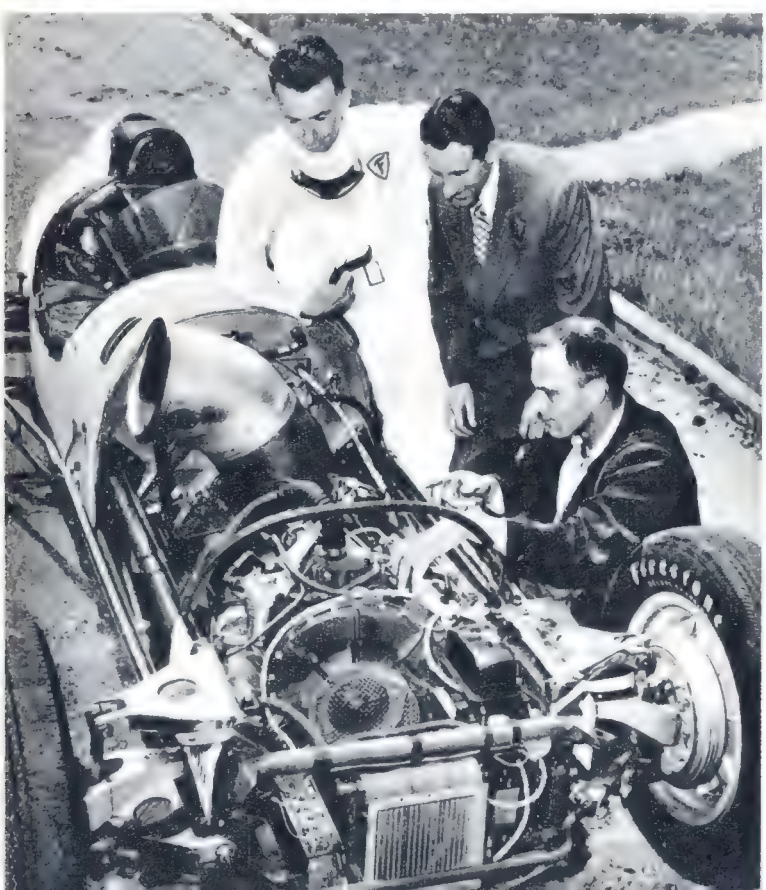
*

Wie weit die Antiautomobilsportpsychose bei verschiedenen Presseorganen geht, beweist die Tatsache, daß selbst tödliche Unfälle, die nichts mit dem Sport zu tun haben, auf der Titelseite („Wieder Mercedes zerfetzt!") veröffentlicht werden. Dies geschah im Falle eines bedauerlichen tödlichen Unfalls, der einen Versuchsfahrer der Daimler-Benz AG. mit dem MB 300 SL auf dem Hockenheimring betraf. Er steht in keinem Zusammenhang mit dem Sport, sondern ereignete sich bei reinen Versuchsfahrten, wie sie bei jeder Automobilfabrik üblich sind.

*

Die Zuverlässigkeitsfahrt für Motorräder Lüttich–Mailand–Lüttich gewann der Deutsche Manfred Frey auf einer 250 ccm NSU strafpunktfrei vor dem Belgier Manset auf 250 ccm Adler . . . Mit der Mannschaft Fangio, Moss, Kling und Taruffi wird die Daimler-Benz AG. beim Großen Preis von Italien starten, der am 11. September auf der neuen Monzabahn stattfindet . . . Mit 89,94 km/st gewann Umberto Maglioli auf 3 Liter-Ferrari das Bergrennen Aosta–Großer St. Bernhard . . . Klassensieger bei der Rallye Adria wurde Georg Meier auf BMW 502, zusammen mit seinen beiden Teamkameraden Dr. Schwind und von Falkenhausen – beide auf BMW 502 – erhielt er den Mannschaftspreis. Ferner wurde Schlüter auf DKW-Sonderklasse Sieger der Tourenwagenklasse bis 1000 ccm und Nathan/Glöckler auf Porsche Erste in der Gran Turismo-Klasse bis 1300 ccm. Der Gesamtsieg jedoch fiel an den Hamburger Engel auf MB 300 SL.

Gümo



Die Gasturbine im Rennwagen

Es blieb einer Reifenfirma, nämlich der amerikanischen Firestone, vorbehalten, erstmals einen Gasturbinen-Rennwagen zu bauen. Er wurde entwickelt, um Versuche mit Spezialreifen für die Indianapolis-Rennbahn durchzuführen. Die Turbine ist in einem normalen Kurtis-Rennwagen-Fahrgestell eingebaut, wiegt über einen Zentner weniger als der in Indianapolis durchweg verwendete 4,5 Liter Offenhauser-Motor und soll eine Leistung aufweisen, die 195 PS entspricht. Diese verhältnismäßig niedrig angegebene Leistung steht im Widerspruch zu der Absicht der Firestone-Ingenieure, neue Versuchsreifen bei höheren als den bisher in Indianapolis gefahrenen Geschwindigkeiten zu erproben, zu welchem Zweck der Wagen gebaut wurde. Die Firma Firestone (deren Vizepräsident Raymond C. Firestone in der Mitte zwischen Fahrer Henry Banks und Konstrukteur John B. Davis steht) gibt für den Wagen bislang nur einen Wert an, nämlich den der Beschleunigung von 0 bis 140 mph (225 km/st): der Gasturbinenwagen soll diese Marke in 5 Sekunden erreicht haben. Leider ist dieser Wert aus der Luft gegriffen, da er einer Beschleunigung von 12,5 m/sec² entspräche. Der theoretisch höchste Beschleunigungswert liegt bei der Erdbeschleunigung, die 9,81 m/sec² beträgt — aber auch eine solche Beschleunigung ist in der Praxis nicht zu erreichen, weil man die Kraft nicht auf den Boden bekommt — auch nicht mit Firestone-Reifen.

Die Zuverlässigkeit

des Motors hängt sehr von seiner Pflege ab, kurz gesagt - von Kraftstoff und Schmieröl.

SHELL X-100 MOTOR OEL

Wenn man seinen Motor stets mit SHELL X-100 MOTOR OEL pflegt,

hat man das Gefühl der unbedingten Sicherheit. Als dieses Motoröl auf den Markt kam, waren seine Eigenschaften bahnbrechend, und noch immer ist es unübertroffen. SHELL X-100 MOTOR OEL schützt vor allem vor Säureeinwirkung (Korrosion) - der Hauptursache des Motorenverschleißes.

Steuer, Recht, Versicherung

Mit so unvernünftigen Fußgängern braucht ein Fahrer nicht zu rechnen

Ein sensationelles Verkehrsunfall-Urteil des Oberlandesgerichts Hamm ist jetzt bekannt geworden. Zum erstenmal ist ein Gericht von der Grundregel im Straßenverkehr abgewichen, daß der Anhalteweg nie größer sein darf als die Sichtweite.

Ein Kleinkraftradfahrer war nachts einem Pkw begegnet, der nicht abblendete. Vergeblich versuchte er, durch Auf- und Abblenden das Auto ebenfalls zum Abblenden zu veranlassen. Als die Begegnung der beiden Kraftfahrzeuge unmittelbar bevorstand, bemerkte der Kleinkraftradfahrer plötzlich einen Meter vor sich einen Fußgänger in seiner Fahrbahn. Ausweichen oder Bremsen war nicht mehr möglich. Der Fußgänger wurde tödlich überfahren.

Das Oberlandesgericht Hamm sprach den Kleinkraftradfahrer in der Revisionsinstanz von der Anklage der fahrlässigen Tötung frei (2 Ss 169/51). Begründung: „Ein Kraftfahrer braucht im allgemeinen nicht damit zu rechnen, daß sich, wenn zwei beleuchtete Fahrzeuge einander begegnen, in einer so gefährlichen Situation ein Fußgänger auf der Fahrstraße, und dazu noch nicht einmal scharf rechts, bewegt. Licht und Motorengeräusch müssen jeden normalen Fußgänger genügend warnen und dazu veranlassen, sich auf den Geh- oder Sommerweg in Sicherheit zu bringen." Der Kraftfahrer brauche im allgemeinen nicht damit zu rechnen, daß ein Fußgänger taub, blind oder betrunken sei, wenn nicht ein besonderer Anlaß dafür bestehe, etwa dem Fahrer z. B. bereits vorher nach Schluß einer Tanzveranstaltung solche „unvernünftige" Fußgänger begegnet wären.

Im vorliegenden Fall könne dem Kleinkraftradfahrer, der nicht übermäßig schnell gefahren sei und ohne seine Schuld geblendet wurde, kein Schuldvorwurf gemacht werden. Der Unfall sei für ihn nicht voraussehbar gewesen. G.

Schadenersatz für verborgene Schäden trotz Abfindung

Die Versicherungen regeln Unfallschäden bekanntlich schnell und gern durch einen „Abfindungsvergleich". Solche Vergleiche verhelfen dem Geschädigten zwar verhältnismäßig rasch zu Bargeld, sind für ihn aber unter Umständen auch gefährlich, weil er sich ausdrücklich auch „für alle zukünftig noch auftretenden Schäden für abgefunden" erklären und auf die Geltendmachung weiterer Ansprüche verzichten muß.

Einer von den Tausenden solcher Versicherungsvergleiche führte nun zu einem Prozeß vor dem Bundesgerichtshof und fand dort eine überraschende Beurteilung durch unsere höchsten Richter: Ein Verkehrsopfer war nach einem Zusammenstoß vom Rad gestürzt und hatte dabei eine Prellung des Schultergelenkes und einen Bluterguß im Schulterblatt davongetragen. Die Versicherung zahlte ihm eine angemessene Summe aus, dafür mußte er in dem Vergleich folgenden Passus unterschreiben: „Ich bin für alle Schadenersatzansprüche, die ich aus dem Unfall zu erheben berechtigt sein könnte, völlig und vorbehaltlos abgefunden. Gleichzeitig erkläre ich, daß ich gegen Zahlung dieser Entschädigung auf jeden weiteren Anspruch aus dem Schadensfall, auch für heute nicht erkennbare oder voraussehbare Folgen, verzichte." Einige Zeit danach stellte sich heraus, daß der Radfahrer bei dem Sturz auch noch eine gefährliche Wirbelsäulenverletzung erlitten hatte. Die Versicherung verweigerte unter Hinweis auf die Verzichtserklärung jede weitere Leistung. So kam die Sache als Musterprozeß vor die Bundesrichter in Karlsruhe.

Die Richter haben sich in diesem von allen Beteiligten mit Spannung verfolgten Grundsatzprozeß erhebliche Mühe gemacht, um hier zu einem gerechten Urteil zu kommen. Ihre Entscheidung lautete schließlich: Der Schädiger (und damit die Versicherung) muß auch trotz des eindeutigen Wortlauts des Abfindungsvergleiches für die Wirbelsäulenverletzung zusätzlich aufkommen (VI ZR 55/54). Begründung: Der in einem Abfindungsvergleich erklärte Verzicht könne einschränkend ausgelegt werden, wenn sich die Parteien beim Vergleichsabschluß übereinstimmend einen begrenzten Schadenskreis vorgestellt hätten, der nachträglich eingetretene Schaden außerhalb der vorgestellten Lage und unvorhersehbar gewesen sei und wenn angenommen werden könne, daß die Parteien bei Kenntnis des später aufgetretenen Schadens nach den Grundsätzen des redlichen Verkehrs den Vergleich nicht geschlossen hätten. Wörtlich heißt es in dem Urteil: „Im vorliegenden Fall kommt es nicht entscheidend auf den Wortlaut der Abfindungserklärung an, maßgebend ist vielmehr der wahre Vertragswille der Vertragsparteien. Da sich Vorstellungsbild und Vertragswille der Vertragschließenden nur auf den begrenzten Schadenskreis um die Schulterverletzung des Geschädigten bezogen, ist trotz des weitergreifenden Wortlauts der Abfindungserklärung anzunehmen, daß sich die Parteien auch nur über diesen Schadenskreis geeinigt haben." Deshalb könne der Radfahrer auch wegen des nachträglich aufgetretenen Wirbelsäulenschadens Ersatz verlangen. Dr. G.

Auch auf der Autobahn: Rechts ran!

Verkehrsunfälle infolge unvorsichtigen Überholens sind leider auch auf der Autobahn keine Seltenheit. Deshalb stellte das Oberlandesgericht Celle in einem grundsätzlichen Urteil (2 Ss 36/55) mit aller Deutlichkeit fest: „Auf der Autobahn haben auch die schnellen Kraftfahrzeuge grundsätzlich die rechte Fahrbahnhälfte

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Harz

Osterode
Pension Ilse, m. Café Restaurant. Osterode, Hz., Rollberg 15. Tel. 437. Tglch. b. 5 Uhr geöff.

Oberbayern

Ettenhausen/Chiemgau
Gute Familienpension. Neu, gediegen, ruhig. Fließend Kalt- und Warmwasser. Zentralheizung. Sambass, München 8, Johannisplatz 6.

Mittenwald
der hochalpine Ferienplatz am Karwendelgebirge. Zentr. Ausgangsp. f. Autotouren zu den schönsten Plätzen Südbayerns, Tirols und der Dolomiten.

Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. **A.D.A.C.-Vertragshotel**

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209, Skigelände. J. Kemser.

München
Weinstube Gottschalk n. d. Hofbräuhaus. Nachtlokal, warme Küche bis 4 Uhr früh, eig. Konditorei, Spez. v. Grill, Stimmungsmusik, gepfl. Fl.- u. Schoppenweine. Bew. Parkplatz. *Josepha Warzlberger*

Queralpenstraße

Autoreisende finden angenehm., preiswert. Ferienaufenthalt und Übernachtungsgelegenheit in herrlichem Gebirgsort bei Andreas Maier, Mauer/Post Hammer b. Siegsdorf.

Schwarzwald

Wildbad
Hotel Post gegenüber den Bädern und der Bergbahnstation. Ganzjährig. Garagen.

Italien

Fasano/Gardasee
Hotel Centrale Fasano - ein sehr gepfl. Haus, in dem sich der deutsche Gast wohlfühlt.

Lido Venedig
Hotel Villa Nora - von deutschen Gästen bevorzugt - ADAC- und AvD-Mitglied - Strandnähe - Garten - Garage.

Rapallo (Riviera)
Hotel de la Ville - 1954 eröffnet - gepflegt - alle Zimmer m. Bad/Dusche - Grill-Bar - Keine Pensionsverpflichtung.

Riccione/Adria
Hotel Embassy - II. Rg., neuerbaut, ruhig. Aufenth., alle Zim. m. Balkon, Garten, Autopark.

Rom
Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Torbole, Gardasee
Kaldor's Hotel „Casa Beust", altbek. Patriziervilla, umgebaut, herrliche Lage, Bad, Garten, Parkplatz, Garage. Telefon Riva 51 - 11

Südtirol

Bozen, 265 mtr.
Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Brunico - Bruneck
Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Corvara-Badia, Provinz Bozen
Hotel Posta-Zirm, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

Franzensfeste-Fortezza
Posthotel Reifer, Knotenp. Dolom./Süden, bekannt gute Küche und Weine - Jausenstation.

Karersee, 1609 mtr., Dolomiten
Hotel Latemar. 150 B., mod. einger. Restaurt. Gar., Parkpl. Tel. 3-92. Fam. Überbacher.

La Villa, Val Badia
Hotel Dolomiti. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

Meran
Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

Ortisei/St. Ulrich, 1236 m
Hotel Aquila-Adler gut bürgerl. Haus, 220 Betten, Pension- und Pauschalabk., 25 Min. v. Waidbruck-Ponte Gardena. Bes.: J. A. Sanoner

San Martino di Castrozza (Dolomiten) 1500 m
Hotel Colbricon. Aller Comfort, 34 Betten, sonnige Terrasse, eig. Gar., Tel. 16. Bes.: Visona

Waidbruck, Ponte Gardena
Einkehr „Kalter Keller", das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR SPORT

zu benutzen und nach dem Überholen langsamerer Verkehrsteilnehmer wieder auf die rechte Fahrbahnseite einzubiegen!" Als Unsitte bezeichnete das Gericht die Benutzung der Überholfahrbahn durch schnelle Kraftfahrzeuge, um das lästige Einbiegen nach rechts zu vermeiden. Dadurch werden Fahrzeuge, die vorschriftsmäßig rechts fahren, an der Überholung langsamerer vor ihnen fahrender Autos unnötig behindert und gezwungen, ihre Geschwindigkeit nicht zweckentsprechend auszunutzen. G.

Zur Pfändbarkeit eines PKW für Steuerschulden

Ein Finanzamt hatte für Steuerrückstände über 200 000 DM einen gepfändeten PKW im Taxwert von 1600 DM für 1750 DM freihändig verkauft. Hiergegen hatte der Steuerpflichtige sich im Beschwerdeweg gewandt. Zur Begründung machte er geltend, daß die Schutzvorschrift des § 811 Ziff. 5 ZPO nicht beachtet worden sei, wonach Gegenstände unpfändbar bei Personen sind, die aus ihrer körperlichen oder geistigen Tätigkeit ihren Erwerb ziehen und die Gegenstände zur Fortsetzung der Erwerbstätigkeit benötigen. Weiterhin hätte auch das Pfändungsverfahren wegen des Mißverhältnisses zwischen dem Erlös für den Wagen und der Höhe der Steuerschuld nicht durchgeführt werden dürfen.

Beide Einwände sah der Bundesfinanzhof im Urteil v. 17. 2. 1954 II 146/53 U nicht als gerechtfertigt an und erklärte demnach die Pfändung des Finanzamtes für zulässig.

Es ist nach den Ausführungen des Urteils an sich durchaus möglich, daß zu den unpfändbaren Gegenständen im Sinne des § 811 Ziff. 5 ZPO auch ein PKW gehören kann. Maßgebend sind völlig die Umstände des Einzelfalles. Im vorliegenden Falle wurden die Voraussetzungen dieser Schutzbestimmung nicht für anwendbar erklärt, weil das Geschäft des Steuerpflichtigen im wesentlichen ein Telefonbetrieb gewesen sei und nach der Art des Betriebes der Steuerpflichtige auch keine Gerätschaften, Warenproben usw. mit sich zu führen brauchte. Zudem genügt es für die Anwendbarkeit des § 811 Ziff. 5 ZPO nicht, daß die Erwerbstätigkeit erschwert wird; verlangt wird vielmehr, daß die Gegenstände erforderlich sind, daß also die Berufstätigkeit ohne sie nicht ausgeführt werden kann. Weil somit im gegebenen Falle die Pfändungsmaßnahme dem Steuerpflichtigen nicht die Existenzmöglichkeit nahm, wurde die Pfändung als berechtigt anerkannt. Auch der Einwand des Steuerpflichtigen, daß wegen des Mißverhältnisses zwischen der Steuerschuld und dem Pfändungserlös die Pfändung unbegründet sei, wurde nicht als berechtigt anerkannt. Es ist zwar zutreffend, daß § 812 ZPO bestimmt, daß ein Gegenstand, der im Haushalt des Schuldners gebraucht wird, nicht gepfändet werden soll, wenn voraussichtlich der Erlös außer Verhältnis zum Wert des Gegenstandes steht. Zu diesen zum Haushalt gehörenden Gegenständen gehört der Kraftwagen aber nicht. Würde man zudem die Zulässigkeit der Vollstreckung von dem Verhältnis zwischen der geschuldeten Forderung und dem Wert der Gegenstände abhängig machen, würde dies zu einer ungerechtfertigten Bevorzugung derjenigen Personen führen, welche hohe Schulden haben. Dr. H.

„Bitte langsamer"

„Fahr doch langsamer!" Diese Mahnung an den Kraftfahrer ist nicht nur ein Ausdruck vorsichtiger Besorgnis im eigenen Interesse, sie kann dem Beifahrer sogar zur Pflicht gemacht werden. Der Bundesgerichtshof hat im Zusammenhang mit einem Motorradunfall, der durch übergroße Geschwindigkeit verursacht worden war, sich auch mit dem mäßigenden Einfluß beschäftigt, den der Beifahrer auf den Fahrzeugführer ausüben kann. Bei einem Kraftwagen sei es selbstverständlich, so sagen die Bundesrichter (Urteil VI ZR 22/54), daß der Beifahrer für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit zu sorgen hat. Der Bundesgerichtshof will dieses Prinzip jetzt auch auf den Soziusfahrer auf einem Motorrad angewandt wissen. Selbst bei hoher Geschwindigkeit habe er die Möglichkeit, sich mit dem Führer des Motorrades zu verständigen. Im Gegensatz zu einer unteren Instanz meinte der Bundesgerichtshof, dadurch werde die Aufmerksamkeit des Fahrers nicht in unzulässiger Weise abgelenkt. Unterläßt der Beifahrer solche Mahnungen an den Kraftfahrer, dann sei daraus im Regelfall zu entnehmen, daß er mit der hohen Geschwindigkeit einverstanden sei und auf Schadenersatzansprüche, die sich durch einen Unfall infolge zu hoher Geschwindigkeit ergeben könnten, verzichten wolle. Dr. G.

Unfall mit dem Ersatzfahrzeug

Eine Berliner Firma, deren Wagen ohne Verschulden ihres Fahrers bei einem Zusammenstoß beschädigt worden war, hatte für die Reparaturdauer ein Tempo-Dreirad gemietet. Die Pechsträhne hielt an. Wenige Tage später kippte das Dreirad in einer Kurve um. Das Fahrzeug mußte abgeschleppt und ebenfalls repariert werden. Nun verlangte die Firma überraschenderweise von der Versicherung nicht nur Ersatz für die Miete, sondern auch die 135 DM, die sie dem Dreirad-Vermieter hatte ersetzen müssen. Sie argumentierte vor Gericht folgendermaßen: Ohne den ersten Unfall wäre sie nie gezwungen worden, das Ersatzfahrzeug zu mieten und hätte also mit dem Mietfahrzeug einen Unfall gar nicht „bauen" können. Der zweite Unfall sei nur eine Folge des ersten, für den die Versicherung aufzukommen habe.

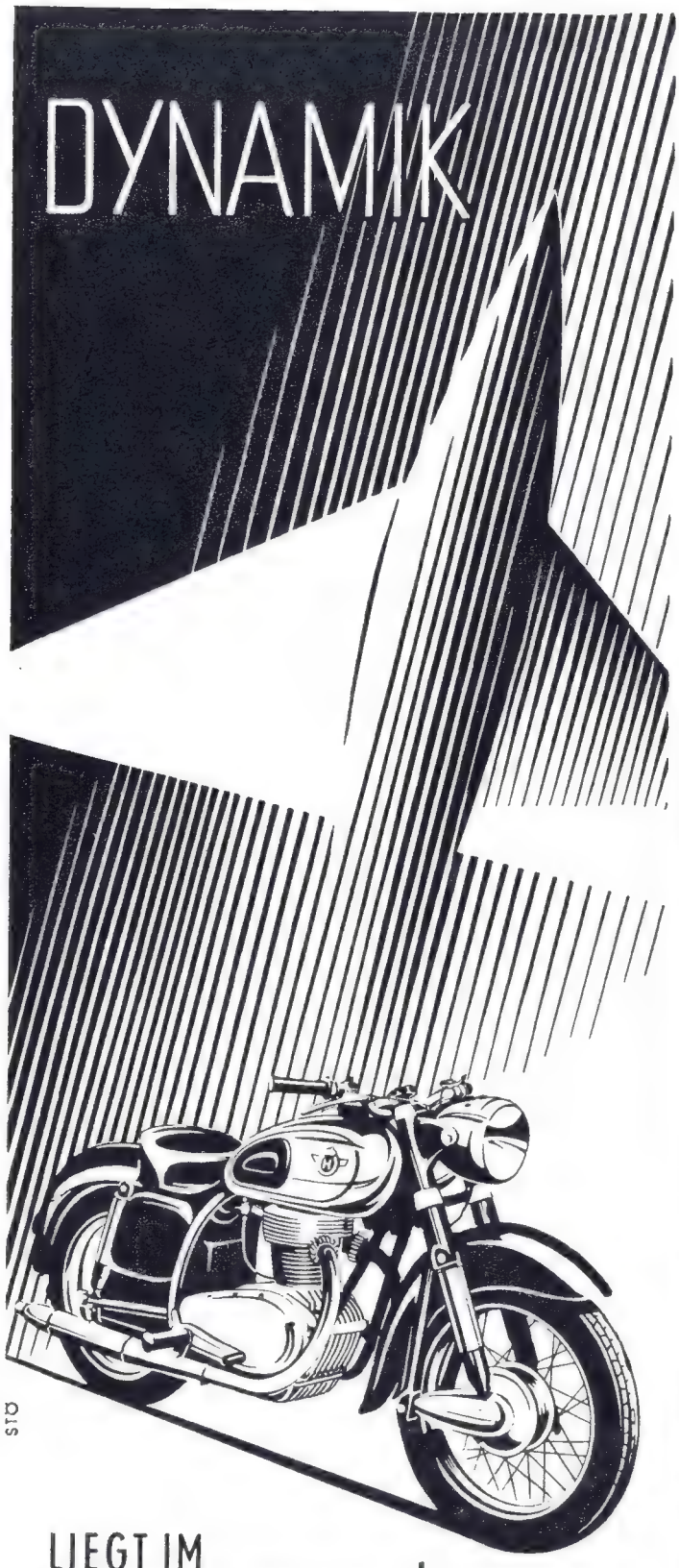
Das ging dem Landgericht Berlin nun doch zu weit und es hat deshalb die Klage abgewiesen (2 S 14/55). Zwar sei die Inanspruchnahme eines Mietwagens nach einem Unfall noch als unmittelbare Folge des Unfalls anzusehen, für die die Versicherung einzustehen habe. Wer ein Kraftfahrzeug beschädige, müsse damit rechnen, daß der Geschädigte sich für die Zeit, in der er sein beschädigtes Fahrzeug nicht benutzen könne, einen Ersatzwagen miete. Welchen Gebrauch aber der Geschädigte von der Mietsache mache, sei dagegen nicht vorhersehbar, und wenn der Mieter damit einen Zusammenstoß verursache, so könne das dem am ersten Unfall Schuldigen nicht mehr zugerechnet werden. „Wollte man in derartigen Fällen noch eine Haftung des Erstschädigers bejahen, so würde man die Grenze des Zumutbaren überschreiten." Dr. G.

LLOYD

Sie sehen es auf jeder Großstadtstraße. Wieselflink und wendig schlüpft der **LLOYD** durch das dickste Gewühl, weil sein elastischer Motor ihm ein hervorragendes Anzugs- und Beschleunigungsvermögen verleiht.

Die Drehmomentskurve der verhältnismäßig langsam laufenden Maschine ist lang und flach. Sie gibt dem dritten Gang einen besonders großen Fahrbereich, der von 25 km bis zur Spitzengeschwindigkeit reicht. Darum kommt der **LLOYD** bequem mit drei Gängen aus, was im Stadtverkehr so angenehm ist

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR



Führerscheinentzug für Mopedfahrer?

Vor kurzem hat das Bayerische Oberste Landesgericht entschieden, daß einem Mopedfahrer wegen „Trunkenheit am Steuer" der Führerschein entzogen werden kann, falls er zufällig Besitzer eines Führerscheins ist. Die Entscheidung ist deshalb bedeutsam, weil bekanntlich Fahrräder mit Hilfsmotor führerscheinfrei sind. Das Bayerische Oberste Landesgericht stellt sich auf den Standpunkt, daß auch ein Moped als Kraftfahrzeug anzusehen und damit ein Fall der „Trunkenheit beim Führen eines Kraftfahrzeuges" gegeben sei. Wer schon auf dem Moped sündigt, so argumentiert das höchste bayerische Gericht, wird seine Rücksichtslosigkeit auch auf einem führerscheinpflichtigen Fahrzeug austoben (Urteil 2 St 558/54).

Im Gegensatz zu diesem Urteil wird jetzt eine Entscheidung des Landgerichts Hannover bekannt, das die Auffassung vertritt, Fahrräder mit Hilfsmotor seien keine Kraftfahrzeuge im Sinne der Vorschriften über den Führerscheinentzug. Die Straftat, die den Entzug der Fahrerlaubnis rechtfertigen soll, müsse zwar „im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeuges" begangen sein. Hierfür sei jedoch nicht entscheidend der technische Begriff „Kraftfahrzeug", sondern der gesetzgeberische. Die Allgemeinheit solle vor den besonderen Gefahren geschützt werden, die der Betrieb eines „durch seine Geschwindigkeit und Stärke gefährlichen Fahrzeugs" im Straßenverkehr mit sich bringe. Deshalb stelle der Gesetzgeber an die Führer derartiger Fahrzeuge besondere technische und charakterliche Anforderungen. Die Voraussetzungen dafür bestätige der „Führerschein". Weil Fahrräder und andere ähnliche Fahrzeuge im Straßenverkehr nicht so gefährlich seien, bedürften ihre Führer keiner Fahrerlaubnis.

Entscheidend sei also die Gefährlichkeit der Fahrzeuge im Straßenverkehr. „Den Begriff des Kraftfahrzeugs auch auf andere, weniger gefährliche Fahrzeuge, deren Betrieb nicht an eine Fahrerlaubnis gebunden ist, auszudehnen, so etwa auf Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds), besteht danach keine Veranlassung", entschied das Gericht in Hannover (24 Qs 5/55). „Da der Angeklagte bei der in Frage stehenden Fahrt somit kein Kraftfahrzeug geführt hat, kann ihm die Fahrerlaubnis auch nicht entzogen werden."

Dr. G.

Der Beifahrer des Betrunkenen: Wer „dienstlich" mitfährt, behält seinen Schadenersatzanspruch

Schon mehrfach mußten sich die Gerichte mit der Frage befassen, ob ein Beifahrer, der mit einem erkennbar angetrunkenen Fahrzeugführer am Verkehr teil nimmt, im Falle eines Verkehrsunglücks Schadenersatzansprüche gegen den Fahrzeuglenker geltend machen kann. Die Entscheidungen gehen überwiegend dahin, daß der Fahrtantritt im Bewußtsein der Tatsache, daß der Fahrzeuglenker nicht mehr verkehrstüchtig ist, einem stillschweigenden Haftungsausschluß für „leichte Fahrlässigkeit" bei Unfällen infolge von Trunkenheit des Fahrers gleichkommt.

Das Oberlandesgericht Neustadt an der Weinstraße hat in der Reihe derartiger Fälle nun eine neue Variante entschieden (1 U 83/54). Es beschäftigte sich nämlich mit dem Fall eines „Mitfahrers", der aus beruflichen Gründen mit dem unter Alkohol stehenden Kraftfahrer zusammengekoppelt war. Es ging um einen „Tortentransport" in einem Personenwagen. Wegen der Empfindlichkeit des beförderten Gutes mußte ein Beifahrer die Torten auf den Knien halten. Der Fahrer des „Tortenwagens" kehrte unterwegs in ein Gasthaus ein, und bei der Weiterfahrt wurde der Tortentransport an einem Eisenbahnübergang von einem Zug erfaßt. In dem folgenden Schadenersatzprozeß des Beifahrers gegen den Fahrer war für das Gericht entscheidend, daß es sich hier nicht um eine „Gefälligkeitsfahrt" im Interesse des Mitfahrers handelte, sondern daß der Mitfahrer „im betrieblichen Interesse", nämlich zur Sicherung des Tortentransportes, im Wagen saß.

In einem solchen Fall komme der gemeinsame Alkoholgenuß nicht einem Haftungsausschluß gleich. Der Mitfahrer sei hinsichtlich der Fahrt und hinsichtlich des Einkehrens in ein Gasthaus an den Willen des Fahrzeugführers gebunden gewesen. Deshalb könne ein stillschweigender Haftungsausschluß für leichte Fahrlässigkeit des Kraftfahrers, wie er bei einer „Bierreise" anzunehmen wäre, hier nicht die Schadenersatzansprüche des bei dem Unfall verletzten Mitfahrers beeinträchtigen.

Dr. G

Bei grober Fahrlässigkeit keine Regreßpflicht gegen den Arbeitgeber

Wenn ein Arbeitnehmer bei seiner Tätigkeit jemand grobfahrlässig schädigt, muß er diesen Schaden selbst tragen und kann ihn nicht auf den Arbeitgeber abwälzen, entschied das Landesarbeitsgericht Hamm in einem Fall, der sich leider nicht selten ereignet. Ein Kraftfahrer hatte von seinem Chef einen dringenden Fahrauftrag erhalten. Weil es sehr eilte, fuhr er auch nachts durch und übergab das Steuer nicht seinem Beifahrer, obwohl er merkte, daß ihm allmählich die Augen zufielen. So übersah er zwei Lastzüge, die auf der Autobahn abgestellt und ordnungsgemäß durch rote Warnlichter gesichert waren. Die Fahrzeuge wurden durch den Aufprall erheblich beschädigt. Ihre Eigentümer verklagten den unvorsichtigen Kraftfahrer auf Zahlung von 14 000 DM und gewannen den Prozeß. Nunmehr verlangte der verurteilte Kraftfahrer von seinem Arbeitgeber, er solle ihn von dieser Schadenersatzpflicht freistellen.

Das Landesarbeitsgericht Hamm hat diese Regreßklage gegen den Arbeitgeber abgewiesen (3 Sa 117/54). Das Gericht räumt zwar ein, daß Schäden, die infolge leichter Fahrlässigkeit und menschlicher Unzulänglichkeit des Arbeitnehmers entstanden seien, nach anerkannter Rechtsprechung der Arbeitgeber zu ersetzen habe. Mit diesem Schutz gegen Inanspruchnahme wegen leicht fahrlässig verursachter Schäden sei aber dem berechtigten Interesse des Arbeitnehmers genügt. Ein Schutzbedürfnis bei grobfahrlässigen Schadenszufügungen könne dagegen nicht anerkannt werden, insbesondere könne der Arbeitnehmer nicht verlangen, daß der Unternehmer für ihn eine Haftpflichtversicherung abschließe. Das Gericht wies auch den Einwand des Kraftfahrers, sein Chef habe ihn zur Eile angetrieben und gerade deshalb sei es zu dem Unglück gekommen, als unbehelflich zurück: „Wenn der Arbeitgeber die Kraftfahrer zur Eile anhält, so darf das nicht so verstanden werden, daß die Kraftfahrer durch übergroße Eile und mangelnden Schlaf ihr Leben und die wertvollen Fahrzeuge und Frachten aufs Spiel setzen sollen. Die Fernfahrer müssen unterwegs ihre Fahrweise und ihre Fahrtüchtigkeit selbst verantwortlich beurteilen und danach handeln."

Dr. G.

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO

Darf man nur zum Auftanken nach Holland fahren?

Aus der Treibstoffwirtschaft kommen jetzt häufiger Anfragen, was dagegen getan werden kann, daß Benzin aus Holland im Kraftstoffbehälter von deutschen Personenkraftwagen importiert wird. Es hat sich herumgesprochen, daß die betreffenden Fahrzeuge mit fast leerem Tank nach Holland fahren, dort tanken und alsbald nach einer Fahrtstrecke von 5—10 km nach Deutschland zurückkehren. Diese Fahrt nach Holland geschieht nicht allein, um zu tanken, vielmehr besorgen sich die Fahrer noch ihre monatliche Freimenge von 250 g Kaffee. Andere Fahrer sind vorsichtiger, fahren auch mit fast leerem Tank aus Deutschland heraus und kehren dann über ein anderes Zollamt zurück, um eine zollamtliche Kontrolle zu vermeiden. Wenn diese zuletzt genannten Fahrer auch eine Mehrstrecke von 30—40 km zurücklegen müssen, können sie doch je nach Fahrzeugmarke 40—50 Liter Benzin ohne Zahlung der Eingangsabgaben importieren, weil 50 Liter im Hauptbehälter freigelassen werden müssen und die Zollstellen nicht kleinlich verfahren sollen.

Wie ist in diesen Fällen überhaupt die Rechtslage?

Die Grundlage für die Zollbefreiung von Betriebsstoffen, die im Tank mitgebracht werden, findet man in § 69 Absatz 1 Ziffer 33 Zollgesetz und im § 134 Allgemeine Zollordnung. Außerdem sind noch die im Bundeszollblatt 1951, S. 627, veröffentlichten amtlichen Richtlinien maßgebend. Hiernach darf den im deutschen Zollgebiet beheimateten Personenwagen der im Hauptbehälter befindliche und dem Motor unmittelbar zuführbare Kraftstoff in einer Menge bis zu 50 Litern zollfrei belassen werden. Ein Rechtsanspruch auf diese Zollbefreiung besteht indessen nur insoweit, als die Zollstelle nicht weiß oder aus den Umständen mit Sicherheit vermutet, daß die Fahrt in das Zollausland nur zum Aufnehmen von Betriebsstoff unternommen ist. Im übrigen hat die Vorschrift des § 134 Absatz 1 Allgemeine Zollordnung, daß bei der Festsetzung der Freimengen nicht kleinlich verfahren werden soll, ihre besondere Bedeutung für den großen Reiseverkehr. Im kleinen Grenzverkehr legt man in den Grenzbezirken, wo ein besonderer Anreiz zum Tanken im Zollausland besteht, einen strengeren Maßstab an.

Aus den ganzen Umständen ergibt sich, wie schwierig es gewöhnlich für die Zollstellen ist, einen Mißbrauch dieser Zollbefreiung für Treibstoff zu verhindern. Will man ein Tanken im Zollausland nachweisen, ist es gewöhnlich notwendig, die bei der Ausreise aus dem Zollgebiet mitgeführte Kraftstoffmenge festzuhalten. Ein Peilen der Kraftstofftanks oder ein Ablesen der Benzinuhr bewirkt jedoch, wenn es von dem Kraftfahrer bemerkt wurde, daß das Tanken im Ausland aus Furcht vor einer besonderen Kontrolle bei der Rückkehr unterbleibt.

Im Grenzübergangsverkehr wird schließlich besonders darauf geachtet, daß Grenzbewohner mit dem Trick arbeiten, kurz vor dem Dienstwechsel der Zollbeamten in das Ausland zu fahren, um sogleich nach dem Dienstwechsel aufgetankt wieder einzufahren in der Hoffnung, daß der ablösende Zollbeamte nichts von dem Zeitpunkt der Ausreise und der dabei mitgeführten Treibstoffmenge weiß. Z

Vorsicht beim Türöffnen

Der Kraftfahrer darf seine Wagentüre nur dann öffnen, wenn er sich zuerst sorgfältig davon überzeugt hat, daß niemand dadurch gefährdet werden kann. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat diesen Grundsatz so streng ausgelegt, daß es sogar das Öffnen der Tür um nur 30 cm als „schuldhaft" angesehen hat. „Zwar ist das Öffnen der Wagentüre nach links nicht schlechthin verboten. In der Rechtsprechung besteht aber Einmütigkeit darüber, daß dies nur nach sorgfältiger Rückschau erfolgen darf, daß erhöhte Rücksichtnahme auf den übrigen, insbesondere den in der gleichen Richtung herankommenden Verkehr zu fordern ist, daß der die Tür Öffnende damit rechnen muß, daß überholende Fahrzeuge dicht an ihm vorbeifahren und daß ein Blick in den Rückspiegel allein nicht genügt", heißt es wörtlich in dem Urteil (6 U 165/54) des Stuttgarter Gerichtes. Dr. G

Gericht läßt „Zuspätkommen wegen Autopanne" nicht gelten

Was macht man, wenn man durch eine Autopanne verhindert ist, rechtzeitig zu einem Gerichtstermin zu erscheinen? Das Landesarbeitsgericht Düsseldorf, das sich mit dieser Frage zu beschäftigen hatte, entschied: „Eine Autopanne ist kein ‚unabwendbarer Zufall im Sinne der Zivilprozeßordnung'." Dieses Urteil (3 Sa 121/54) ist deshalb von großer Bedeutung, weil nur die Versäumung einer Frist oder eines Termins infolge eines „unabwendbaren Zufalls" die Möglichkeit gibt, etwaige Nachteile, wie ein Versäumnisurteil, durch Wiedereinsetzung in den vorigen Stand auszugleichen. Das Landesarbeitsgericht Düsseldorf lehnt eine solche Wiedereinsetzung ab, denn eine Autopanne auf dem Wege zu einem Gerichtstermin sei nicht ohne weiteres ein „unabwendbarer Zufall", weil jeder Kraftfahrer mit Behinderungen auf der Fahrt rechnen müsse. Der Kraftfahrer müsse so rechtzeitig abfahren, daß er nicht schon bei normalem Durchschnittstempo und normaler Flüssigkeit des Verkehrs nur noch knapp vor der Verhandlung eintreffen könne. Im Falle einer Panne habe er dann jedenfalls die Pflicht, falls er dazu in der Lage sei, das Gericht telefonisch von der Verspätung zu unterrichten. Dr. G.

Verkehrsschild fehlte

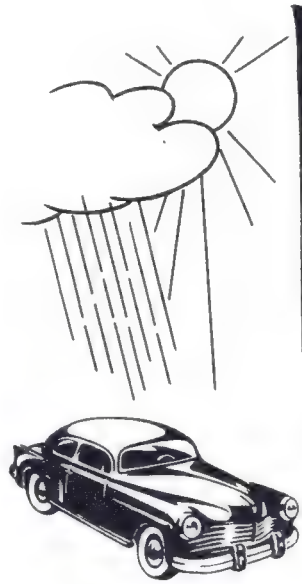
In einem Musterprozeß hat der Bundesgerichtshof Schadenersatzansprüche gegen eine Gemeinde als berechtigt anerkennt, wenn sich ein Verkehrsunfall zufolge des Fehlens eines wichtigen Verkehrszeichens ereignet. Auf einer Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße war ein Kleinkraftradfahrer mit einem Auto der Besatzungsmacht zusammengestoßen, das aus einer Nebenstraße gekommen war. An der Einmündung fehlte das Verkehrszeichen „Vorfahrt auf der Bundesstraße beachten". Die Schadenbearbeitungsstelle der Besatzungsmacht lehnte es ab, dem Kleinkraftradfahrer den Schaden zu ersetzen, weil es sich bei der Unfallstelle wegen des fehlenden Verkehrszeichens um „gleichberechtigte Straßen" gehandelt habe.

Darauf klagte der Unfallgeschädigte gegen die Gemeinde. Der Bundesgerichtshof gab dem Kläger recht und verurteilte die Gemeinde (Urteil III ZR 58/54). Sie habe ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt, zu der auch die Anbringung und Unterhaltung der Verkehrsschilder gehöre. Der Kläger, der die örtlichen Verhältnisse genau kannte, habe sich darauf verlassen dürfen, daß er auf der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße die Vorfahrt habe und daß, entsprechend der Kennzeichnung aller anderen Nebenstraßen, auch die Nebenstraße an der Unfallstelle durch ein Vorfahrtschild gesichert sei. Dr. G.

Ein schönes Fahrzeug
will gepflegt sein,
will **richtig** gepflegt sein!

Bedeutet richtige Fahrzeugpflege mehr Arbeit? – Nein!

REX-Autopflegemittel
verleihen dem Lack den notwendigen Schutz
und dadurch



- **Schönheit und Glanz für lange Zeit.**
- **Die Sonnenstrahlen verlieren ihre zerstörenden Einflüsse. –**
- **Regen und Nässe perlen wirkungslos ab.**

Dabei ist diese Pflege kinderleicht und kostet nicht viel; **REX-Autopflegemittel** sind sehr ausgiebig.

Ein Versuch wird auch Sie überzeugen.

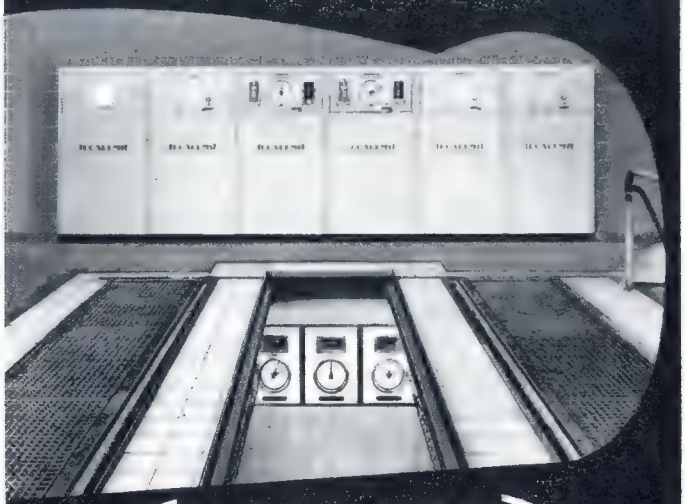
Erhältlich in Fachgeschäften und Tankstellen.

REX-AUTOPFLEGE GMBH.

- **Gutschein** für eine Gratisprobe
- REX-Lackbalsam oder REX-Autopolitur
- (gewünschtes Präparat bitte unterstreichen)
- Name:
- Wohnort:
- Straße:

Bitte einsenden an
REX-AUTOPFLEGE G.M.B.H. MAINZ

TECALEMIT



TECALEMIT

TECALEMIT

Hochdruckschmierung
Automatische Ölabgabe
Luft-, Sprüh-und Wasserdienst

DEUTSCHE TECALEMIT G.M.B.H.
WINDELSBLEICHE - BIELEFELD

Die Dreckschleuder

In der Schule haben wir mal gelernt, daß ein auf einer Kurvenbahn geführter Körper das Bestreben hat, sich von ihr zu lösen und seine eigenen Wege zu gehen. Gelegentlich wird das bei explodierenden Schwungrädern bitterer Ernst. Gottlob gibt's so etwas auf der Straße nicht, meinen Sie? Im Prinzip können Sie dieses Naturgesetz — in aller Ruhe, hätten Sie keine Wut im Bauch und nicht nur den einen Wunsch, diesen Zustand abzukürzen — studieren, wenn Sie einige Zeit bei Regen — oder noch besser Matschwetter hinter einem anderen Fahrzeug herfahren. Sie können dann sogar tiefschürfende theoretische Betrachtungen über die Parabel-Flugbahn der von den Reifen des Vordermannes abgeschleuderten Fremdkörper (vom Tropfen bis zum Kieselstein, der seither im Reifenprofil des Kippanhängers sein Leben fristete) anstellen. Sie wissen doch: Entscheidend für die Schleuderweite ist die Umfangsgeschwindigkeit des Reifens (gleich der Fahrgeschwindigkeit zu setzen) und der Winkel zum Boden, unter dem sich das Projektil ablöst. Günstigste Ergebnisse erzielt man unter Vernachlässigung des Luftwiderstandes, wenn sich der Eisklumpen unter 45° zum Boden vom Reifen löst. Vielleicht reicht das nur bis zu Ihrer Motorhaube und noch nicht bis zur Windschutzscheibe. Aber getrost: Der nächste Kuhfladenrest löst sich unter 60° und trifft genau!

Wenn ein Ingenieur die Aufgabe bekäme, alles das, was sich an obskuren Gegenständen auf der Straße so ansammelt, möglichst gleichmäßig in der Umgebung zu verteilen, so könnte er keine bessere Lösung finden als einen rotierenden Reifen, dessen Profile alles und jedes schlukken, um es im nächsten Moment zu katapultieren. Weil das naturgegeben ist, muß es so sein. Es muß aber nicht sein, daß die Projektile

Autobahn-Albaufstieg bei Wiesensteig im Bau

Mit dem Ausbau der zweiten Fahrbahn der Autobahn zwischen Aichelberg und Hohenstadt auf der Strecke Stuttgart–München ist seit kurzem begonnen worden. Die sieben Kilometer lange Aufstiegsstrecke im Wiesensteiger Tal, schon vor dem Kriege begonnen, zählt zu den schwierigsten Bauabschnitten des gesamten Autobahnnetzes; nach ihrer Vollendung wird sie aber auch zu den schönsten Abschnitten im Bundesgebiet gehören. – Unser Bild zeigt die Baustelle „Malakoff-Brücke". Die Brücke wird 120 m lang und 28 m hoch einen Einschnitt des Steilhangs überqueren. Bis zum Oktober 1955 soll dieser Bauabschnitt fertiggestellt sein. Foto: dpa

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR und SPORT

den Verkehr gefährden. Ein jeder muß einmal notgedrungen hinter einem anderen Fahrzeug herfahren, und sei es auch nur, um rechtzeitig überholen zu können. Regnet es, dann hat er in Sekundenschnelle den Gischt der vom Vordermann in die Höhe geschleuderten Fontäne auf der Windschutzscheibe; der Scheibenwischer kommt kaum noch nach, und wenn, dann ist die restliche Fläche der Scheibe so verschmiert und undurchsichtig, daß wirklich große Gefahrenmomente heraufbeschworen werden. Bei Schneematsch ist es noch schlimmer. Der Ärmste, der keine Scheibenwaschanlage sein eigen nennt!

Ich glaube, das Bundesverkehrsministerium sollte sich dieser Frage einmal annehmen. Das wäre zweckdienlicher und gescheiter, als sich Gedanken über öffentlich sichtbare Tachometer auf dem Wagendach zu machen oder neue Kennzeichen für Kraftfahrzeuge zu entwerfen. In Sachen „Überholmelder" oder „Achslastbeschränkung" ist man doch viel tatkräftiger, obwohl die „Reifendreckschleuder" eine viel akutere Gefahr darstellt. Warum nicht der Automobil- und Nutzfahrzeugindustrie zur Auflage machen, daß die Räder so nach hinten abgedeckt sein müssen, daß der Winkel zwischen Reifenaufstandsfläche und tiefster hinterer Kotflügelkontur ein Grenzmaß nicht überschreitet? Moderne Wagen mit lang nach hinten gezogenen Kotflügeln werden diese Bedingung schon von Haus aus erfüllen, ältere sowie Lieferwagen, LKW, Omnibusse und (speziell) Anhänger sollen in Gottesnamen ihre Kotflügelandeutungen so weit nach unten verlängern. daß das der Fall ist. An „Geländegängigkeit" geht dadurch gar nichts verloren; notfalls kann man die Verlängerung mittels Scharnieren abklappbar oder aus nachgiebigem Material anfertigen. Der Aufwand ist weniger groß als etwa ein gesetzlich vorgeschriebener Fahrtschreiber. Was heute an Kotflügeln gebaut wird, ist allenfalls ein Schutz für die eigene Karosserie, die übrigen Verkehrsteilnehmer — Sie und ich — wünschen aber den gleichen Schutz. *Staiger*

Selbstladende Taschen- und Handlampe

Wie oft ist man als Autofahrer bei Nacht für eine Handlampe dankbar! Moderne Wagen sind daher oft mit einer Handlampe ausgerüstet, die über ein Kabel an die elektrische Anlage des Fahrzeugs angeschlossen wird. Darüber hinaus ist eine Taschenlampe, die unabhängig von der elektrischen Anlage verwendbar ist, sehr praktisch, und zwar einmal wegen des Wegfalls des Kabels, zum andern, weil eine solche Taschenlampe über eine eigene Stromquelle verfügt. Allerdings sind Taschenlampen, die aus Trockenelementen gespeist werden, eben nicht unbeschränkt einsatzbereit. Gerade im entscheidenden Augenblick ist die Trockenbatterie auch allzugerne leer.

Die Acula-Taschenlampe kennt diese Nachteile nicht. Sie ist kaum größer als eine normale Taschenlampe, enthält als Stromquelle einen kleinen Stahlakkumulator, der über einen Widerstand während der Ruhezeiten, also während des Nichtgebrauchs der Lampe, dauernd an die elektrische Anlage des Fahrzeugs angeschlossen und aufgeladen wird. Diese Taschenlampe, hergestellt von der Firma Theo Benning in Bocholt (Westf.), ist zu diesem Zweck in einen Ladebehälter ein-

gesetzt, der an beliebiger Stelle im Wagen angebracht werden kann. Bei Bedarf wird die Taschenlampe aus dem Ladebehälter herausgezogen, ohne daß irgendein Kabel gelöst werden muß. Die Ladevorrichtung ist so bemessen, daß der Stahlakku zwar gut geladen, aber niemals überladen wird.

Nach dem Gebrauch wird die Lampe in den Behälter zurückgeschoben, wodurch vollkommen selbsttätig durch seitlich angebrachte Kontakte der Akkumulator wieder auf Ladung steht. Die Kapazität des Akkumulators entspricht bei ununterbrochener Benützung einer Brenndauer von rund 3 Stunden. Die Taschenlampe ist als Hand-, Such-, Reparatur-, Warn- und Campingleuchte, also praktisch universell verwendbar. Sie ist handlich und arbeitet, solange die Batterie geladen ist, absolut betriebssicher. Wichtig ist, daß der Anschluß des Ladebehälters an die elektrische Anlage fachgerecht erfolgt, so daß eine sichere Ladung des Akkumulators in der Lampe gewährleistet ist. Die Belastung der elektrischen Anlage durch das Aufladen des kleinen Akkumulators ist so gering, daß sie praktisch nicht ins Gewicht fällt. Eine laufende Wartung der selbstladenden Taschenlampe ist nicht erforderlich. Es empfiehlt sich jedoch, in größeren Abständen den Akkumulator nachsehen zu lassen. Die Lampe kostet komplett 38 DM. Kü.

Der Mann an der Bremse

mag noch so schnell reagieren,
er hat wie jeder Mensch seine
Schrecksekunde. Erst wenn dieser
lähmende Moment vorbei ist,
folgt der Tritt auf's Pedal. Jetzt
entscheidet die Bremse. – Was
wissen Sie vom Bremsbelag Ihres
Wagens? – Der JURID-Brems-
belag verkürzt mit seiner schnel-
len und sicheren Wirkungsweise
Ihren Bremsweg. Was das be-
deuten kann, mögen Sie selbst
einmal überdenken. Auch Sie
kommen dann zu dem Schluß:
JURID bedeutet Sicherheit!

JURID

JURID WERKE Aktiengesellschaft
DÜSSELDORF-GRAFENBERG
GLINDE BEI HAMBURG

BERLIN · BIELEFELD · DÜSSELDORF · FRANKFURT · HAMBURG · HANNOVER
KASSEL · KÖLN · MANNHEIM · MÜNCHEN · NÜRNBERG · STUTTGART

WENN*)

SCHEIBENWASCHER -

DANN

VON SWF!

*Wenn? – ja wenn Sie noch keinen SWF-Scheibenwascher besitzen, sollten Sie ihn schnell einbauen. Wer ihn kennt, möchte ihn nicht mehr missen. Der bewährte SWF-Scheibenwascher zeichnet sich durch viele Vorzüge aus:

- Geringer Anschaffungspreis
- Leicht und schnell einzubauen
- Beliebig zu dosierende Waschvorgänge
- Schnelles Nachfüllen des Spritzwassers durch herausnehmbaren Vorratsbehälter
- Zierliche, formschöne Doppel- oder zwei Einzeldüsen
- Je nach Wunsch mit Druck-, Zug-, Fuß- oder elektrischer Pumpe.

Fragen Sie Ihre Bekannten, die schon mit dem SWF-Scheibenwascher fahren – Sie werden nur lobende Worte hören!

SWF

SWF-SPEZIALFABRIK FÜR AUTOZUBEHÖR
GUSTAV RAU GMBH · BIETIGHEIM/WÜRTT.

Die Auto-Situation in USA

Seltsame Dinge gehen hier zur Zeit im Automobilhandel vor! Die großen Fabriken haben seit einiger Zeit insgeheim den Händlern Rabatte gewährt, während gleichzeitig die Händler mehr als bisher für Tauschwagen bieten und den evtl. Verlust eben aus den Rabatten von der Fabrik wettmachen. All das ist ein gigantisches System, um den Umsatz in den letzten 3—4 Monaten des Modelljahres künstlich zu erhöhen und den Konsumenten zum Kauf anzuregen, selbst wenn er keinen Wagen braucht. Die Konkurrenz wird noch stärker werden, wenn genau festzustellen ist, wieviele 1955er Modelle noch auf Lager sind, sobald nämlich die Fabriken wie jedes Jahr etwa 4—6 Wochen vor den neuen Modellen die Produktion einstellen oder stark reduzieren. Ohne Zweifel ist jetzt eine günstige Zeit, um einen neuen Wagen zu kaufen. Viele Händler geben Spezialausrüstungen wie Radio, Servo-Bremsen, Servo-Lenkung, automatisches Getriebe, Schnellgang usw. für jeweils einen Dollar zusätzlich ab, während der normale Preis für solches Zubehör ja von Fall zu Fall zwischen 100 und 300 Dollar liegt. Eine andere Form des Rabattes also. Andere Händler versprechen zwei Wochen in einem Ferienort, Theaterkarten, ja einer sogar ein lebendiges Pony für die Kinder des Käufers, wenn man bei ihm den neuen Ford bezieht. Die Propaganda ist auf einem Höhepunkt angelangt, der sonst nur zu Beginn des Modelljahres erreicht wird: Radio, Fernsehen und Plakate feuern zum Kauf dieser oder jener Marke an, als wäre das Modell eben erschienen.

Die Erzeuger sagen, daß sie nicht die Preise reduziert haben, geben jedoch zu, daß sie gewisse Spezialrabatte geben, und zwar an Händler, die ihre Quoten übertroffen haben. Gleichzeitig erhalten die Händler besonders großen Rabatt auf Zubehör. Kurzum, jede Firma ist bemüht, die andere in den nächsten 3 Monaten zu übertreffen, aber alle fürchten sich vor einem richtigen „Preiskrieg"; so verbleiben sie also bei den Rabatten, die eine unerfreuliche Publicity vermeiden. Es wurde den Händlern auch von den Fabriken nahegelegt, sich mit weniger Profit zufriedenzugeben; dies stieß jedoch auf Widerstand, daher die neuen Schemen. Die drei „Großen" (Ford, General Motors und Chrysler) geben alle Rabatte, und so tun es die „Unabhängigen" (Studebaker, Packard, Nash usw.) natürlich auch. Die Großen wollen jedoch nicht, daß die Unabhängigen zugrunde gehen und gehen daher nicht aufs Ganze. Es besteht kein Zweifel, daß sie die Kleinen ruinieren könnten; in diesem Fall aber hätten sie Schwierigkeiten mit den Antitrust-Gesetzen, und das muß auf alle Fälle vermieden werden. Gleichviel, wem nun geholfen wird oder wer den Schaden trägt, seit langem bekommt das Publikum endlich einen guten Wert für sein schwer verdientes Geld.

Die neuen 1956er Modelle werden wie folgt erscheinen:

Lincoln als erster, im August. Nash und Hudson (American Motors) als nächste im September, um vor den großen Drei da zu sein. Ford, Chevrolet, Buick, Oldsmobile, Pontiac und Chrysler im Oktober und November. Plymouth, Studebaker, Mercury, De Soto, Cadillac etwas später. Packard und Willys werden die jetzigen Modelle bis Jahresende beibehalten. Das Aussehen der neuen Wagen wird nicht allzu verschieden von dem 1955er Modellen sein. Einige mechanische Verbesserungen sind vorgesehen, einige PS-Erhöhungen, aber nichts von großer Bedeutung.

In der ersten Jahreshälfte 1955 wurden 4,2 Millionen Wagen verkauft. Aussicht für die zweite Hälfte besteht für etwa 3 Millionen. Auch die Aspekte für 1956 sind gut, wenn auch nicht mehr so rekordbrechend wie in diesem Jahr.

Ein gewaltiges Straßenbauprogramm wird vom Kongreß bewilligt werden, die Kosten werden aus den Benzinsteuern aufgebracht. Eine weitere Steuer ist auch für Reifen und Schläuche vorgesehen, sie liegt jetzt bei 5 cents, soll dann auf 50 erhöht werden. Viele neue Straßen werden verlegt werden, und manche Service Station und manches Motel werden sich plötzlich abseits des Highway auf „trockenem Land" befinden. Gleichzeitig wird man davon absehen, nur einer Gesellschaft (wie jetzt) Rechte auf den Autobahnen einzuräumen. Dieses Monopol, welches sich auch auf Restaurants ausdehnte, wird schon seit langem bekämpft.

Herbert G. Schwarz

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR UND SPORT

Gesetze, die in der Luft hängen

Der Deutsche Bundestag leistet eine beachtliche Produktion an Gesetzen, und die Ministerien haben es schwer, ihrerseits mit der Zahl der Verordnungen auch nur einigermaßen mit den fleißigen Abgeordneten Schritt zu halten. Wer stückmäßig in diesem Langstreckenrennen zwischen Gesetzen und Verordnungen zur Zeit an der Spitze liegt, möge gelegentlich von den Statistikern ermittelt werden. Aufschlußreicher wird es aber sein, wenn man Gesetze und Verordnungen auf ihre praktische Wirksamkeit untersucht, also prüft, ob damit der beabsichtigte Zweck erreicht werden kann und ob sie überhaupt durchführbar sind.

Vom Bundesverkehrsministerium werden nach Abstimmung mit den obersten Verkehrsbehörden der Länder neue Richtlinien über die höchstzulässigen Geräuschwerte von Kraftfahrzeugen herausgegeben. Z. B. sollen ab 1. Januar 1956 Krafträder bis 250 ccm nur noch 82 Phon (die Lärmmeßzahl) statt bisher 85 Phon

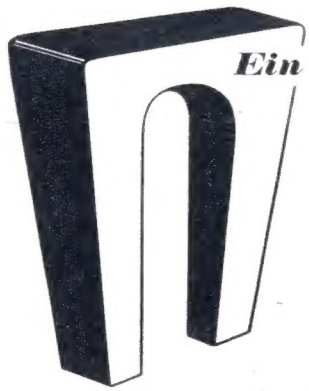
„Na, Gustav – das hast du auch nicht geglaubt, daß wir mit unserem Unfallwagen noch so ein Geschäft machen würden!"

aufweisen dürfen. Die Hersteller erhalten dann eine entsprechende technische Bauvorschrift, die ihnen im übrigen kaum Kopfschmerzen bereiten wird, da die Konstrukteure in den Werken schon seit langem geräuscharme Motoren geschaffen haben und die Werke schon heute dem Kunden ausschließlich Maschinen verkaufen, deren Lärm eigentlich niemand stören könnte. Was aber mit einer Verordnung nicht erreicht wird, ist, daß Ruhe auf den Straßen herrscht. Nach wie vor werden verhinderte Rennfahrer — meist Halbwüchsige — die sorgsam ausgetüftelten Schalldämpfer an ihren Maschinen demontieren und unter den Augen der offenbar machtlosen Polizei auf den öffentlichen Straßen ihre abendlichen Privatrennen fahren. Und die US-Militärlastwagen werden weiterhin mit abgeschraubtem Auspufftopf durch die Straßen dröhnen.

Auch der Auftrag des Bundestages an die Verkehrsminister, den Lastwagenverkehr an Sonn- und Feiertagen einzuschränken, wird von ähnlicher Tragweite sein. An Sonn- und Feiertagen beträgt der Lastwagenverkehr ohnehin höchstens 18 Prozent des normalen Werktagsverkehrs. Man kann erwarten, daß sich dieser Prozentsatz ungefähr mit den Ausnahmen deckt, die in einem kommenden Sonntagsverbot vorgesehen sein müssen. Nur wird jetzt alles komplizierter, weil ein Beamtenapparat in Bewegung gesetzt werden muß, der die Ausnahmegenehmigungen erteilt. Bisher regelte sich diese Frage insofern von selbst, als der Fuhrunternehmer oder das Werk die höheren Kosten einer Sonntagsfahrt nur dann in Kauf nahmen, wenn die Fahrt wichtig und unaufschiebbar war. Wer soll überdies die Lastwagen kontrollieren, ob sie im Rahmen einer Ausnahmebestimmung fahren? Mit Recht haben sich die nordbayerischen Polizeichefs auf einer Arbeitstagung in Nürnberg gegen das Sonntagsfahrverbot gewandt, weil sie eine solche Regelung für praktisch undurchführbar halten. ZAV

Müde? Kola DALLMANN macht Müde mobil

95 Pf. u. DM 1.50, m. Lecithin DM 1.80 - In Apoth. u. Drog.



Ein riesiges Eingangstor

Für die winzigen Bakterien ist nämlich schon ein kleiner Schnitt ein riesengroßes Tor, und schnell ist aus der harmlosen kleinen Verletzung eine schmerzhafte Entzündung geworden.

Mit „Hansaplast" können Sie dieser Gefahr vorbeugen. Es wirkt hochbakterizid, d.h. es schützt die Wunde vor den Entzündungserregern. Also jede Verletzung sofort mit „Hansaplast" verschließen.

Hansaplast ORIGINAL Beiersdorf PFLASTER

517

DREVO

Die dauernd plastische, luft- und wasserdichte

FEDERSCHUTZ-GAMASCHE für Ihr Auto

Unübertroffen in Preis, Einfachheit und Zuverlässigkeit. Erstklassige Referenzen. Verlangen Sie Preis und Prospekte.

DIPL.-ING. DR. E. VOGELSANG
REITZENSTEINSTR. 5 RECKLINGHAUSEN FERNRUF 2665

Das ist die Spezial Regenbrille

Ein neues IDEAL Erzeugnis

Rennerprobt! - Verblüffende Wirkung - Stets klarer Durchblick auch bei stärkstem Regen und Schneetreiben

Lassen Sie sich bei Ihrem Händler auch die neue Spezial-Vollsichtbrille für Brillenträger zeigen.

GUSTAV EICHENWALD
SCHUTZBRILLENFABRIK
NEUSS / HAFEN

LANDAU die Gartenstadt der Pfalz

. . . schön durchs ganze Jahr! . . . ein immer lohnendes Ziel Ihrer Ausfahrt in die sonnige Südpfalz.

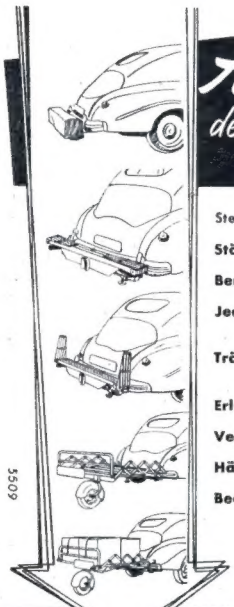
21. AUGUST 1955 PARKFEST DER STADT LANDAU
11. SEPTEMBER 1955 2. PFÄLZISCHER BLUMEN-KORSO
8.-16. OKTOBER 1955 SÜDPFÄLZISCHE HERBSTTAGE
mit „Fest des neuen Weines" am 15. Oktober
und großem Ernte-Festzug am 16. Oktober

Auskunft und Prospekte: Städt. Verkehrsamt, Telefon 3321

Freiw. Auto-Versteigerung
(gebrauchte Kfz. aller Marken und Preise)
nächsten Dienstag, 11 u. 16 Uhr
Besichtig. u. Nachverkauf tägl.
(4) H. Bauer, Kfz.-Versteigerer, Frankfurt/M.-Süd
Ziegelhüttenweg 37, Ruf 6 5414

Wenn die besten Jahre keine guten Jahre sind
OKASA
In Apotheken · Fordern Sie kostenlos Broschüre von Hormo-Pharma Berlin SW 68/50

GARAGEN
FÜR LKW - PKW TRAKTOREN
SAG SIEGENER AKT.-GES.
GEISWEID I. W. - POSTF. 13
BITTE FORDERN SIE UNVERBINDLICH ANGEBOT ODER BERATUNG AN



Autoporter der ideale Lastenträger

- Steuer- und zulassungsfrei
- Stört nicht am Wagen
- Benötigt keine Garage
- Jederzeit vorhanden und betriebsbereit
- Trägt schwere Lasten und auch sperrige Güter
- Erlaubt jegliches Rückwärtsfahren
- Verteuert den Betrieb nicht
- Hält die Spur
- Bedeutend billiger als ein Normal-Anhänger

Preis DM 475.–
+Anbauteile je nach Wagentyp

3509

PANZER hat alles fürs Auto TEL. 52153 · FS 089611 **BONN-C**
Alleinvertrieb für die Bundesrepublik

AUTO-MARKT
Günstige Gelegenheiten!
BEZUGSQUELLEN
(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BMW

Sportcabrio 315, 1,5 l, 40 PS, Ia Zustand (10 l/ 100 km), Liebhaberstück, 2sitzig, DM 3200 (500 BMW-Maschine würde verrechnet). Zuschr. unt. 4923 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 1937/1267

BMW - Sport 319 Umstände halber für ca. DM 980.— zu verkaufen. Näheres bei Hans-Achim John, Traunreut (Obb.), Traunring 5. 1938/1267

BORGWARD

„Isabella", kaum gefahren, ist besonderer Umstände halber abzugeben. Übliche Finanzierung möglich. Angebote erb. unter 4924 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1940/1268

CADILLAC

Cadillac Typ 61 in sehr gut gepflegtem Zustand mit 2 Radios u. allem Komfort wegen Todesfall abzugeben. Preis nach Vereinbarung. Angebote unter 4928 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1955/1268

FIAT

Fiat Topolino, Typ 500 c mit Cabrio-Verdeck, soeben generalüberholt, rd. 60 000 km gelaufen, bestens gepflegt, f. DM 2600.— zu verk. Ang. erb. an Dipl.-Ing. W. Döcker, Stuttgart, Wagenburgstr. 22. 1939/1267

Fiat 1400, mittelblau, Direktionswagen, rd. 70 000 km gel., erstklassig gepflegt u. im Zustand, Radio, Weißwandreifen, mit allem Zubehör, für DM 4000.— wegen Anschaffung eines größeren Wagens zu verkaufen. Standort Stuttgart. Zuschr. unter 4887 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1852/1261

GUTBROD

Gutbrod-Kleinbus, 700 ccm, 1 to, großer Laderaum, 1952, 23 000 km, DM 2800.— (Taxwert höher), auch Tausch gegen Roller, Krad, neue Möbel. Angebote an Frankfurt a. M., Postschließfach 1333. 1918/1266

JEEP

Noch gut erhaltener Jeep gesucht. R. Hofmann, München, Gernerstraße 50. 1919/1266

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5, An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1956/1269

OPEL

Motor für 1,5 to Opel Lkw u. einige Ersatzteile für 3,7 to Opel Lkw preiswert abzugeben. Chr. Inderthal GmbH., Gießen, Tel. 3973. 1941/1268

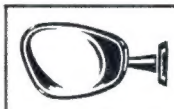
MERCEDES

Mercedes 220, 95 000 km, dunkelblau, hellgraues Verdeck, hellgraue Lederpolster, in einwandfreiem Zustand, wegen Todesfall zu verkaufen. Angeb. unter 4929 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1958/1269

Mercedes 170 S, A-Cabriolet, zweisitzig, mit 2 Notsitzen, Baujahr 1952, graue Lackierung u. graues Verdeck, mit allem Zubehör (Becker-Mexiko-Radio), neu bereift, Motor neu überholt (13 000 km), in allerbest. u. sehr gepflegtem Zustand, preisgünstig abzugeben. Angebote unter 4930 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1959/1269

Unlust, Müdigkeit - ade
Dagegen gibt es Franklin Tee
Der weltbekannte Franklin Tee, ein bewährtes Blutreinigungsmittel, macht schlank und jugendlich, regt Leber- und Nierentätigkeit an, beseitigt Magen- und Darmbeschwerden, auch hartnäckige Stuhlverstopfung, lindert Rheumatismus, Neuralgie und Migräne. Verlangen Sie ausdrücklich Franklin Tee in Ihrer Apotheke zu 2.15 DM.

SICHERHEITS-SCHLEPPSEIL
„ILTIS"
D. P. u. Ausl. P. a.
vollelastisch — immer straff
HUBERT P. GOLLER, AMBERG/BAYERN



RÜCKBLICK-SPIEGEL
Neue moderne Form, besserer Überblick. Rein Messing, verchromt
DM 11,40 Nachn.Vers. Prospekt anfordern!
Peter Fischer, Auto-Zubehör, **München 23,** Ungererstr. 5A

Übermüdet!
Eine Rast auf dem **KURZ-Liegebett** macht Sie wieder frisch. Das Liegebett ist weich, vielseitig, leicht zusammenzulegen und zu tragen. Ideal zu Hause und unterwegs. Liegefläche 190×62 cm, gefaltet 70×62 cm, Gewicht 5 kg.
Prospekt und Bezugsquellennachweis durch
KURZ GMBH., BIETIGHEIM/WÜRTT.

Autofahrer-Spezialkissen
Standardausführung 50x40 DM 4.— und Nachnahme
Größe 1 60x40 DM6.-u. Nachnahme
Sitzkissen für Büro, Heim und Camping
Größe 40x40 DM1.60 und Nachnahme
Klöckner u. Müller - Köln Ubierring 53 Tel. 35841

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Camping-Artikel und Pelerinengaragen für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz - Uerdingen/Rh., Postf.

Walter Hagen & Co., GmbH.
403 Peugeot
KREFELD
Ostwall 103–105
REPARATUR
AN- und VERKAUF
ERSATZTEILE

Wissen Sie schon?
Gegen Reisekrankheit
Hexobion
Reines Vitamin B_6 – wird auch von Kindern gut vertragen.
Für DM 1.70 in allen Apotheken erhältlich.

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR SPORT

WOHNWAGEN

Größe wie Berger C 4, Spezialbau mit allem Komfort, Schlafraum abgeteilt, Propan-Kühlschrank, zweiflammiger Propankocher, Propan-Heizung, Elektro-Heizung, fließendes Wasser, in bestem Zustand, günstig zu verkaufen. Godesia-Werk GmbH, Bad Godesberg, Friesdorfer Str. 121, Tel. 5855 1945/1268

PORSCHE

Porsche-Cabriolet, 1,3 l, Baujahr 1950, 56 000 km gel., m. Radio etc., in best. Zustand, f. DM 6800.— Umst. halb. abzug. Auto-Güse, Tel. Höxter 585. 1942/1268

Porsche 1,1 Ltr., in tadelloser Verfassung, generalüberholt, 4000 km seitdem gelauf., mit Duplex-Bremse, gegen Kasse zu verkaufen. Zu besichtigen in Firma Stockey & Schmitz, Gevelsberg. 1923/1266

Porsche-Coupé 1500, 55 PS, silbergrau, Baujahr 1955, 8000 km, in erstklass. Zustand, mit UKW-Drucktastenradio umständehalber zu verkaufen. Teilfinanzierung möglich. Angebote unter 4921 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1935/1267

Porsche-Motor, neuwertig, 1500er Super, garantiert üb. 75 PS Leistung, für Sportzwecke geeignet, 6 Monate Garantie, zum Preise von DM 2850.— abzugeben. Angebot freibleibend. Zuschr. unter 4920 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1933/1267

STUDEBAKER

Studebaker Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1953/1269

VERITAS

Veritas-Rennsport zu kaufen gesucht. Angebote unter 4925 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1944/1268

1 schwarzes Veritas-Sportcoupé, 2sitzig, sehr elegant, mit Rudge-Verzahnung u. verchromten Rädern; 1 elegantes schwarz. Veritas-Sport-Cabriolet m. hell. Verdeck u. hell. Lederpolster, 4sitz., preisgünst. abzugeb. Erwin Bonn, Duisburg, Grabenstr. 180—200. 1957/1269

VW

VW-Kübelwagen zu kaufen gesucht. Angebote über Zustand u. Preis an Erich Zech, Arbon/T.G., Bahnhofstraße 67, Schweiz. 1943/1268

Gesucht: VW-Motoren, möglichst vollständig in jedem Zustand. Preisangeb. erbet. unter 4915 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1924/1266

WANDERER

Wanderer W 24, schwarz, 4türige Limousine, 9fach bereift 80% (4 Winter-Spez.-Profile), Boschheizung, Heizscheibe, sonst. Extrazubeh., Schonbezüge, gut gepflegt, wegen Anschaffung größeren Wagens zu verkaufen. O. Kratz, Solingen, Postfach 634. 1960/1269

VERSCHIEDENE

Älteres Cabr., Zweisitzer bis 2 l, evtl. BMW 327/28, auch defekt, dringend gesucht. Preisangebote an Heinz Heinecke, Reuth/Eifel, großer Stein. 1952/1268

180 Diesel Mercedes oder Borgward PKW, auch wenn beschädigt oder schlechter Zustand, zu kaufen gesucht. Auch als Einzelmotor. Wagener, Dortmund-Wambel, Gosestraße 17. 1946/1268

* VERSCHIEDENES *

Möbelwagen, geschlossene Ladefläche (ca. 2×4 m), gut erhalten, einwandfrei, gegen bar zu kaufen gesucht, Mitteldeutschland. Offerten mit näh. Angaben u. Preis erbeten unter 4926 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1948/1268

Im ges. Bundesgebiet bestens eingeführt KFZ.-Zubehör-Vertriebsgesellschaft übernimmt laufend interessante **Neuerungen,** Angebote erbeten an:

Motor Companie Vertriebsgesellschaft m. b. H.
Frankfurt a. M. Adalbertstraße 31

Komplette Hydramatic, passend für Pontiac, Lincoln, Oldsmobile, Nash, Kaiser-Frazer, Hudson, m. Originalneuteilen, generalüberh., f. DM 500.— zu verk. Severin & Co., Bremerhaven, Friedrich-Ebert-Str. 1. 1947/1268

Weißwandige Reifen aus d. Dose. Orig.-Gummifarbe weiß, gar. kein Abplatzen d. Farbe, Dose DM 5.80 g. Nachn. A. F. Valenta, Salzgitter-Lebenstedt 5/3.

Camping-Daunenschlafsäcke, amerik., oliv, fabrikneu, Reißverschluß, ab DM 78.—. Wohlenberg-Vertrieb, Berlin 20, München 12. 1949/1268

Ich habe eine Erfindung!
Ein Buch, das alles enthält, was der Erfinder wissen und beachten muß. 264 Seiten. Viele Beispiele für Patent- und G.M.-Anmeldungen. Verordnung über Gefolgschaftserfindungen. Lizenzvertrag. Alle wichtigen Gesetze. Amtliche Gebühren usw. DM 8.50 gegen portofreie Nachnahme. Obering. A. Schnitger, Lemgo 128. 1950/1268

Deutsche Ingenieurfirma in Schweden wünscht Angeb. von Zubehör, übernehmen Vertretungen. Angebote unter 4927 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1951/1268

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Fahrlehrerausbildung** Wochenendlehrgang in Nürnberg 13./15. August 1955 Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT," Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Teller- und Kegelräder, Achswellen, kompl. Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 2522. 1954/1269

ZEBO-Garage kommt als kleines Paket ins Haus, findet im Packraum Ihres Wagens Platz, ist in 10 Min. ein feststehendes Autozelt mit runder Form und Öffnungsklappe. Hersteller: Georg Fuchs, Ruhstorf über Dingolfing.

Motorsportler, treu, mit Herz u. Gemüt, sucht nettes Mädchen als Sozius. Es soll (17 bis 21 Jahre) ebenso flott aussehen wie mein funkelndes Motorrad. Wo kann ich sie abholen? Zuschr. u. 4931 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 1961/1269

Die neue, blinkende SOFFITTEN-LAMPE in Ihrem Winker

Durch einfaches Auswechseln der gewöhnlichen Soffitten-Lampe gegen die neue, blinkende Birne wird der Winker in ein automatisches Blinklicht verwandelt. Keine Kosten für den Einbau und keine zusätzliche Batterie-Belastung.

Preis für einen Satz (2 Lampen) DM 12.50

SCHWINGFEUER-VERTRIEBS-G.M.B.H.
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Haben Sie schon die vollautomatische elektrische Diebstahlsicherung eingebaut?

Preis DM 17.90

Elektro-magnetische VENTILE für Gase und Flüssigkeiten

HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Billiger und schneller

verkaufen oder finden Sie durch

eine kleine Anzeige

in der AUTO MOTOR UND SPORT

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter

„AUTOMARKT"

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1.50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3×15%, 6×20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

Hier ausschneiden!

An Bestellzettel

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE G.M.B.H.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text ..... × gemäß obenstehendem Angebot auf:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse - unter Chiffre-erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen

Name: .....

Ort: ..... Datum: .....

Straße: ..... Nr. .....

Die letzte Seite

Wenn man im Auslande krank wird

An meine zuständige Ortskrankenkasse habe ich folgendes Schreiben gerichtet:

„... das die Frage aufwirft, ob ein bei einer x-beliebigen Krankenkasse Versicherter bei Erkrankungen im Auslande irgendwie gedeckt ist ..."

Die Antwort:

„... zurück mit dem Beifügen, daß nur die Sozialversicherungsabkommen mit Österreich und den Niederlanden eine gegenseitige Leistungsaushilfe in der Krankenversicherung beinhalten. Mit Frankreich und Dänemark besteht keine solche Vereinbarung ..."

Na also! *U. S.*

Moralische Wirkung

Amerikanische Verkehrsexperten schätzen, daß die Schneckentempofahrer vier von zehn Unfällen auf der Landstraße verursachen, ohne allerdings selbst Schaden davonzutragen, weil sie die andern nervös machen. 30 Staaten in USA haben eine Mindestgeschwindigkeit festgesetzt, und die Straßenpolizei im Staate New York händigt allen Schneckentempofahrern, die auf ihr Warnsignal nicht reagieren, sofort eine richterliche Vorladung aus. *AP*

Kundendienst ...

Der Sportredakteur fuhr mit seinem MB 180 D nach Monte Carlo. Kurz hinter Lyon gab der Motor des 180 D plötzlich ein ungewöhnliches Geräusch von sich, das auf einen Kolbendefekt schließen ließ. Zum Glück befindet sich nun in Lyon eine Kundendienstwerkstätte für Daimler-Benz-Fahrzeuge, die Firma Lambrecht & Fils; dorthin wurde der 180 D gebracht. Da es mittlerweile schon 18 Uhr geworden war, mußte man befürchten, daß sich kein Mensch mehr in der Werkstatt aufhielt. Und so war es auch. Aber wiederum war es Glück, daß Monsieur Lambrecht, Fils, noch einmal in der Werkstatt erschien, um nach dem Rechten zu sehen. Er vertröstete nun unseren Sportredakteur nicht bis zum nächsten Tag — das war ein Feiertag, an dem sowieso nicht gearbeitet wurde —, sondern holte prompt seinen Meister, der den Schaden besah und bedauernd mitteilte, daß es mindestens zwei Tage dauere, bis die Ersatzteile eingetroffen seien und der Schaden behoben wäre. Dies war durchaus nicht im Sinne des Betroffenen, der es aus beruflichen Gründen sehr eilig hatte, nach Monte Carlo zu kommen. Was tat nun Monsieur Lambrecht, Fils? Er zuckte keineswegs bedauernd die Schultern, sondern sagte höflich, er habe da noch einen MB 170 D, er sei in gutem Zustand, voll betankt, und falls es recht wäre, könnte man mit diesem Wagen die Fahrt nach Monte Carlo fortsetzen. Wenn dort die Arbeit getan sei, in aller Ruhe zurückkommen und dann mit dem inzwischen reparierten 180 D die Fahrt nach Hause antreten. Unser Sportredakteur und der ihn begleitende Reporter des Südwestfunks, Günter Jendrich, nahmen dankbar das Angebot an und fuhren nach Monte Carlo ab. Drei Tage später — es war an einem Montag — kehrten sie nach Lyon zurück. Dort war inzwischen der 180 D wieder instand gesetzt worden, was man hocherfreut zur Kenntnis nahm. Als nun der freundlicherweise zur Verfügung gestellte 170 D mitsamt einem platten Reifen abgeliefert wurde und man aus Gründen der Höflichkeit nach der Leihgebühr fragte, wies Monsieur Lambrecht, Fils, ein derartiges Ansinnen spontan zurück und sagte, daß es ihm eine Freude gewesen sei, zu helfen. Was die Rechnung der Reparatur betrifft, so betrug sie rund 35 000 ffrs. Immerhin 420.— DM; da man natürlich nie zuviel Devisen, sondern eher zu wenig mitnimmt, erklärte sich auch hier Monsieur Lambrecht, Fils, bereit, entgegenzukommen: der Betrag konnte in Deutschland über die Firma Daimler-Benz verrechnet werden. Zum Abschied wünschte der liebenswürdige Franzose dann noch recht gute Fahrt. So geschehen im Sommer 1955 in Lyon. Merci beaucoup, Monsieur Lambrecht, Fils ... *G. Molter*

Diese ewigen Betriebsausflüge!

Ohne Worte

Parkometer unzulässig?

Die rechtlichen Grundlagen für die Aufstellung von Parkometern, von denen inzwischen mehr als zehn deutsche Städte zur Bekämpfung von „Dauerparkern" Gebrauch gemacht haben, sind sehr umstritten. Das erste Urteil, das sich mit einem Parkometer-Sünder befaßt, stammt vom Amtsgericht Düsseldorf. Es trägt sensationellen Charakter, weil das Amtsgericht den angeklagten Kraftfahrer freigesprochen hat, obwohl er bei abgelaufener Parkuhr sein Fahrzeug abgestellt hatte.

Der Kraftfahrer hatte am Straßenrand, an dem Halteverbot bestand, das durch den Einwurf von 10 Pfennig in die Parkuhr für eine halbe Stunde unterbrochen werden konnte, länger geparkt. Das Amtsgericht sprach ihn in seinem Urteil (51 Cs 16 697/54), das noch nicht rechtskräftig ist, von der Anklage eines Verstoßes gegen die Straßenverkehrsordnung frei.

Wegen der Bedeutung der Frage beschäftigte sich das Gericht ausführlich mit der Problematik der Parkometer. Die Parkuhren, so meinte das Gericht, seien nicht geeignet, lange parkende Fahrzeuge von bestimmten Straßen fernzuhalten, weil die Parkuhren nach Ablauf der festgesetzten Zeit immer wieder in Betrieb gesetzt werden können. Das bedeute, daß die Parkuhren zu einer „rein fiskalischen Angelegenheit" werden, die mit Verkehrsregeln und Verkehrssicherheit nichts mehr zu tun haben.

Ein Halteverbot dürfe aber nur im Interesse der Verkehrssicherheit erlassen werden. Daher kann es unter keinen Umständen für eine bestimmte Zeit aufgehoben werden, da es dann seinen eigentlichen Zweck verlieren würde. Völlig unzulässig sei es aber, die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen und dafür noch eine Gebühr zu erheben, wie es mit der Aufstellung von Parkuhren geschehe.

Der Düsseldorfer Amtsrichter führte in seinem Urteil weiter aus, daß die Straßenverkehrsordnung als Bundesgesetz grundsätzlich nicht von einzelnen Straßenverkehrsbehörden abgeändert werden könne. Zulässig sei es nach der Straßenverkehrsordnung nur, wenn die Straßenverkehrsbehörde für einzelne Straßen bestimmte Geschwindigkeitsbeschränkungen aufstelle oder für bestimmte Zeiten sperre. Ein Halteverbot, das der Verkehrssicherheit dienen soll, zeitweise oder allgemein aufzuheben und dafür eine Gebühr zu verlangen, sei völlig ungesetzlich. „Da das Aufstellen von Parkometern rechtlich unzulässig ist, hat sich der Angeklagte nicht strafbar gemacht", heißt es im Urteil. *Dr. G.*

AUTO MOTOR UND SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.